

3 1761 11650448 1



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116504481>



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Wednesday, October 23, 2002
Monday, October 28, 2002 (*in camera*)
Monday, November 4, 2002

Le mercredi 23 octobre 2002
Le lundi 28 octobre 2002 (à huis clos)
Le lundi 4 novembre 2002

Issue No. 1

Fascicule n° 1

**Organizational meeting
Future business
and**

First meeting on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

**Réunion d'organisation
Travaux futurs
et**

Première réunion concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

INCLUDING:
THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Rule 104)

Y COMPRIS:
LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(Règlement 104)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith
Cordy	Wiebe
Day	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

- (a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;
- (b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;
- (c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and
- (d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

- “b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;”.

After debate,

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002:

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner:

- a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;
- b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;
- c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;
- d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trent-septième soient déférés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit:

- «b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 23, 2002

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6 p.m. in room 505, Victoria Building, for the purposes of holding its organization meeting, pursuant to rule 88.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Smith and Wiebe (7).

Also present: The official reporters of the Senate.

Election of Chair

Pursuant to rule 88, the Clerk of the Committee presided over the election of the Chair.

It is moved by the Honourable Senator Atkins, — That the Honourable Senator Kenny be Chair of this committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The clerk invited the Chair elect to take the Chair.

The Chair presided over the election of the Deputy Chair.

Election of Deputy Chair

It is moved by the Honourable Senator Smith, — That the Honourable Senator Forrestall be Deputy Chair of this committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Subcommittee on Agenda and Procedure

It is moved by the Honourable Senator Forrestall,—

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chair, the Deputy Chair, and Honourable Senator Cordy;

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Motion to print the Committee's Proceedings

It is moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the committee print 200 copies of its proceedings; and

That the Chair be authorized to set the number to meet demand.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 23 octobre 2002

(1)

[Français]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 18 heures, dans la salle 505 de l'édifice Victoria pour sa réunion d'organisation, conformément à l'article 88 du Règlement.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Smith et Weibe (7).

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Élection à la présidence

Conformément à l'article 88 du Règlement, la greffière préside à l'élection à la présidence.

Il est proposé par l'honorable sénateur Atkins — Que l'honorable sénateur Kenny soit président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

La greffière invite le président élu à occuper le fauteuil.

Le président préside à l'élection à la vice-présidence.

Élection à la vice-présidence

Il est proposé par l'honorable sénateur Smith — Que l'honorable sénateur Forrestall soit vice-président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Sous-comité du programme et de la procédure

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall —

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et de l'honorable sénateur Cordy; et,

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Impression des délibérations du comité

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall —

Que le comité fasse imprimer 200 exemplaires de ses délibérations et

Que le président soit autorisé à ajuster cette quantité en fonction des besoins.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Authorization to hold meetings and to print evidence when quorum is not present

It is moved by the Honourable Senator Banks, — That, pursuant to rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Financial Report

It is moved by the Honourable Senator Cordy, — That, pursuant to rule 104, the Chair be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Research Staff

It is moved by the Honourable Senator Cordy, —

That the committee ask the Library of Parliament to assign research officers to the committee;

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical, and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills, and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the Chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries, and draft reports.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Authority to commit funds and certify accounts

It is moved by the Honourable Senator Banks, —

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Autorisation à tenir des réunions et impression des témoignages en l'absence de quorum

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks — Que, conformément à l'article 89 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Rapport financier

Il est proposé par l'honorable sénateur Cordy — Que, conformément à l'article 104 du Règlement, le président soit autorisé à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Personnel de recherche

Il est proposé par l'honorable sénateur Cordy —

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche auprès du comité;

Que le président soit autorisé à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, puis d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que le président, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks —

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité; et

Que, conformément à l'article 33 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe 2 du Règlement du Sénat, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Travel

It is moved by the Honourable Senator Smith, — That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Designation of Members Travelling on Committee Business

It is moved by the Honourable Senator Forrestall, — That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

1. determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators' Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and
2. consider any member of the committee to be on "official business" if That member is: (a) attending a function, event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Traveling and living expenses of witnesses

It is moved by the Honourable Senator Banks, — That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable traveling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the Chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Electronic media coverage of public meetings

It is moved by the Honourable Senator Wiebe, —

That the Chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Subcommittee on Veterans Affairs

It is moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the Subcommittee on Veterans Affairs be established to study matters relating to veterans affairs which may be referred to it from time to time by the committee;

Déplacements

Il est proposé par l'honorable sénateur Smith — Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Désignation des députés en déplacement pour les affaires du comité

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à:

1. déterminer si un membre du comité remplit un «engagement public» aux fins de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et
2. considérer qu'un membre du comité remplit un «engagement public» si ce membre: a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Frais de déplacement et de séjour des témoins

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks — Que, conformément aux lignes directrices concernant les frais de déplacement du Sénat, le comité peut rembourser des dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée, mais que le président soit autorisé à permettre le remboursement des dépenses pour un deuxième témoin en cas de circonstances exceptionnelles.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Diffusion des délibérations publiques par médias d'information électronique

Il est proposé par l'honorable sénateur Wiebe —

Que le président soit autorisé à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations par les médias d'information électronique, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Sous-comité des anciens combattants

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall —

Que le Sous-comité des anciens combattants soit formé afin d'examiner les questions liées aux anciens combattants qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité;

That the Subcommittee on Veterans Affairs consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum;

That the initial membership of the Subcommittee on Veterans Affairs be as follows: the Honourable Senators Atkins, Day, Kenny, Meighen, Wiebe and

That substitution in membership be communicated to the Clerk of the subcommittee;

That the Subcommittee on Veterans Affairs be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it;

That, subject to the approval of the Senate, the committee's power to permit coverage by electronic media of meetings be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 32 of the Financial Administration Act, the committee's authority to commit funds be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 34 of the Financial Administration Act and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, the committee's authority for certifying accounts payable be conferred on the subcommittee;

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Future Business of the Committee

At 6:35 p.m., the committee proceeded *in camera* to consider a draft agenda.

It is moved by the Honourable Senator Banks, —

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the committee shall be authorized to examine:

- (a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;
- (b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;
- (c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and
- (d) the security of our borders.

Que le Sous-comité des anciens combattants soit composé de cinq (5) membres, dont trois (3) constitueront le quorum;

Que le Sous-comité des anciens combattants soit composé dans un premier temps des membres suivants: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Kenny, Meighen, Wiebe et

Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité;

Que le Sous-comité des anciens combattants soit autorisé à envoyer chercher, au besoin, des personnes, documents et dossiers, et à faire imprimer au jour le jour les documents et témoignages dont l'impression s'impose;

Que, sous réserve de l'approbation du Sénat, l'autorisation du comité de permettre la diffusion des délibérations publiques par médias d'information électronique soit conférée au sous-comité;

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorité du comité d'engager des fonds soit conférée au sous-comité;

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe 2 du Règlement du Sénat, l'autorité du comité d'approuver les comptes à payer soit conférée au sous-comité;

La question, mise aux voix, est adoptée.

Travaux futurs du comité

À 18 h 35, le comité se réunit à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks —

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, et à en faire rapport. Le comité est notamment autorisé à examiner:

- a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;
- b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, la façon dont ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements et la façon dont ces fonctions pourraient être améliorées;
- c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;
- d) la sécurité de nos frontières.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the committee;

That the committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the committee retain all powers necessary to publicize the findings of the committee until March 31, 2004; and

That the committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the chamber.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Adjournment

At 6:40 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, October 28, 2002

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 5:05 p.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Day, Forrestall, Kenny, Meighen and Wiebe (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser and Mr Paul Dingleline, National Security Adviser.

The committee proceeded to consider a draft agenda.

At 8:15 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, November 4, 2002

(3)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 9:50 a.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen and Smith (6).

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus au cours de la première session de la 37^e législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004; et

Que le comité soit autorisé, nonobstant les usages, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat, si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit jugé déposé dans la salle.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Ajournement

À 18 h 40, la séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 28 octobre 2002

(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 17 h 05, dans la salle 160-S (salle de sous-comités) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Forrestall, Kenny, Meighen et Wiebe (6).

Aussi présents: Du Service de recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; major-général (retraité) Keith McDonald, conseiller militaire supérieur et, M. Paul Dingleline, conseiller en matière de sécurité nationale.

Le comité examine un projet d'ordre du jour.

À 20 h 15, la séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 4 novembre 2002

(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 9 h 50, dans la salle 160-S (salle des sous-comités) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen et Smith (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher; Mr Paul Dingleline, National Security Adviser.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future business *in camera*.

At 10:05 a.m. the committee suspended its sitting.

At 10:10 a.m. the committee continued its meeting in public in room 160-S.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada.

WITNESSES:

As an individual:

Mr Chuck Wilmink, Consultant.

From Air Canada Pilots Association:

Captain Don Johnson, President;

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee;

First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the Parliament of Canada Act, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Mr Wilmink in the form prescribed by the act.

Mr Wilmink made a statement and responded to questions.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the *Parliament of Canada Act*, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Captain Johnson, Captain Sheehy and First Officer Cooper in the form prescribed by the *Act*.

Captain Johnson made a statement and, along with Captain Sheehy and First Officer Cooper responded to questions.

At 11:34 a.m. the committee suspended its sitting.

At 11:40 a.m. the committee continued its sitting.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [“Airline Security — A Security Professional’s View” by Chuck Wilmink] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 1 “1”)
- [“Air Canada Pilot’s Association (ACPA) Opening Statement” by Captain Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 1 “2”)

Également présents: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement; Paul Dingleline, conseiller en matière de sécurité nationale.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 10 h 05, le comité suspend sa séance.

À 10 h 10, le comité reprend sa séance publique dans la salle 160-S.

Conformément à l’ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité entreprend son étude concernant la nécessité d’une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

TÉMOINS:

À titre personnel:

M. Chuck Wilmink, consultant.

De l’Association des pilotes d’Air Canada:

Le capitaine Don Johnson, président;

Le capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité;

Le premier officier Russ Cooper, intervenant de Toronto, Comité de la sécurité.

La greffière, une personne nommée par le président du Sénat pour faire prêter serment aux témoins, conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch. P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment à M. Wilmink selon les dispositions prévues par la loi.

M. Wilmink fait une déclaration puis répond aux questions.

La greffière, une personne nommée par le président du Sénat pour faire prêter serment aux témoins, conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch. P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment au capitaine Johnson, au capitaine Sheehy et au premier officier Cooper selon les dispositions prévues par la loi.

Le capitaine Johnson fait une déclaration puis, avec l’aide du capitaine Sheehy et du premier officier Cooper, répond aux questions.

À 11 h 34, le comité suspend sa séance.

À 11 h 40, le comité reprend ses travaux.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès de la greffière:

- [Airline Security — A security Professional’s View, par Chuck Wilmink] (pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1, 1 «1»)
- [Déclaration d’ouverture du capitaine Don Johnson, président de l’Association des pilotes d’Air Canada] (pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1, 1 «2»)

- ["Air Canada Pilot's Association Security Committee" by First Officer Russ Cooper, Co-Chair] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 1 "3")

At 1:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, November 4, 2002

(4)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 1:15 p.m. in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen and Smith (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel; Michel Patrice, Parliamentary Advisor.

The committee considered its future business.

At 3:12 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

- [Le Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, par le premier officier Russ Cooper, coprésident] (pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1,1 «3»)

À 13 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 4 novembre 2002

(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 13 h 15, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen et Smith (6).

Également présents: Grant Purves, attaché de recherche, Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement; Paul Dingleline, conseiller en matière de sécurité nationale; Mark Audcent, secrétaire légiste et conseiller parlementaire; Michel Patrice, conseiller parlementaire.

Le comité examine ses travaux futurs.

À 15 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, October 29, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 104 of the Rules, that the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-seventh Parliament are as follows:

1. With respect to its special study to conduct an introductory survey of the major security and defence issues facing Canada with a view to preparing a detailed work plan for future comprehensive studies (Authorized by the Senate on Thursday, May 31, 2001):
 - (a) During this study, your Committee spent 173.5 hours meeting 204 persons in hearings and fact-finding visits. In addition to hearings in Ottawa, the Committee made three fact-finding visits in Canada and one to Washington, D.C. The Committee visited ports and airports in Montreal, Vancouver and Halifax. It also heard from military personnel in Regular and Reserve units of the Canadian Forces in Montreal, Esquimalt, Winnipeg, Halifax and Gagetown. In Washington the Committee met with congressional and administration leaders responsible for defence, security and homeland defence matters.
 - (b) Your Committee submitted 3 reports including its substantive report entitled "Canadian Security and Military Preparedness."
2. With respect to its special study to examine and report on the need for a national security policy for Canada (Authorized by the Senate on Tuesday, April 16, 2002):
 - (a) During this study, your Committee spent 102 hours meeting 191 persons in hearings and fact-finding visits. In addition to hearings in Ottawa, the Committee held hearings in Toronto on airport security. It also made two fact-finding visits in Canada. The Committee visited military installations in Ottawa and a land border crossings in Lansdowne (Ontario). It also heard from military personnel in Kingston, Borden, Trenton and Petawawa.
 - (b) Your Committee submitted 3 reports including its substantive report entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility."

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 29 octobre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déferées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le comité au cours de la première session de la trente-septième législature:

1. Relatif à son étude spéciale sur les principales questions de défense et de sécurité qui touchent le Canada en vue de la préparation d'un plan de travail détaillé pour des études plus poussées (Autorisée par le Sénat le jeudi 31 mai 2001):
 - a) Pendant son étude, votre Comité a passé 173.5 heures à rencontrer 204 personnes lors d'audiences ou de visites d'information. En plus des audiences tenues à Ottawa, le Comité a organisé trois visites d'information au Canada et une à Washington. Il s'est rendu dans des ports des aéroports de Montréal, de Vancouver et d'Halifax. Il a entendu les témoignages de membres des unités régulières et de réserve des Forces canadiennes à Montréal, Esquimalt, Winnipeg, Halifax et Gagetown. À Washington, le Comité a rencontré les responsables des questions de défense, de sécurité et de défense du territoire occupant des postes au Congrès et dans l'administration.
 - b) Votre Comité a présenté 3 rapports, dont son rapport substantiel intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense.»
2. Relatif à son étude spéciale pour examiner, pour ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada (Autorisée par le Sénat le mardi 16 avril 2002):
 - a) Pendant son étude, votre Comité a passé 102 heures à rencontrer 191 personnes lors d'audiences et de visites d'information. Outre ses audiences à Ottawa, le Comité a tenu des audiences à Toronto sur la sécurité des aéroports. Il a également effectué des visites d'information à Ottawa et à un point de passage frontalier à Lansdowne (Ontario). Il a également entendu des militaires à Kingston, Borden, Trenton et Petawawa.
 - b) Votre Comité a présenté 3 rapports, dont son rapport substantiel intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne.»

Professional and other services	\$ 167,473
Transportation and Communication	\$ 253,933
All other expenditures	\$ 16,366
Witness Expenses	\$ 5,971
Total	\$ 443,743

3. With respect to its special study to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers (Authorized by the Senate on October 4, 2001):

(a) This Order of Reference was delegated to a Subcommittee on October 15, 2001, which heard 38 witnesses and held 9 meetings (15.3 hours) and submitted 1 report in relation to its work.

(b) In addition to hearing from representatives of all major veterans' organizations, the Sub-committee travelled to Charlottetown for public hearings with departmental officials and an opportunity to visit departmental facilities.

Professional and other services	\$ 6,736
Transportation and Communication	\$ 15,372
All other expenditures	\$ 19
Witness Expenses	\$ 4,875
Total	\$ 27,002

Respectfully submitted,

Services professionnels	167 473 \$
Transport et communications	253 933 \$
Autres dépenses	16 366 \$
Dépenses des témoins	971 \$
Total	443,743 \$

3. Relatif à son étude spéciale pour examiner les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions (Autorisée par le Sénat le 4 octobre 2001):

a) Ce mandat a été délégué à un sous-comité le 15 octobre 2001, lequel a entendu 38 témoins et tenu 9 réunions (15.3 heures) et soumis 1 rapport relatif à ses travaux.

b) En plus d'entendre les témoignages des représentants de toutes les grandes organisations d'anciens combattants, le Sous-comité s'est rendu à Charlottetown pour y tenir des audiences publiques auxquelles ont participé des représentants du Ministère, ce qui lui a donné l'occasion de visiter les installations ministérielles.

Services professionnels	6 736 \$
Transport et communications	15 372 \$
Autres dépenses	19 \$
Dépenses des témoins	4 875 \$
Total	27 002 \$

Respectueusement soumis,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 23, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6 p.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[English]

Ms. Barbara Reynolds, Clerk of the Committee: Honourable senators, as clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive motions to that effect. Are there any such motions?

Senator Atkins: I move that Senator Kenny be chair of this committee.

Ms. Reynolds: It is moved by the Honourable Senator Atkins that the Honourable Senator Kenny be chair of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Ms. Reynolds: I declare the motion carried and, in accordance with rule 88, the Honourable Senator Kenny is elected chair of this committee. I invite Senator Kenny to take the chair.

Senator Colin Kenny (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Thank you very much, honourable senators. It is nice to be doing this officially after doing it unofficially for the past while.

Senator Forrestall: No more non-meetings.

The Chairman: Ms. Reynolds has a list of motions that I will endeavour to work through as speedily as we can. Item number 2 on the agenda before you is for the election of the deputy chair. Are there any nominations?

Senator Smith: I move that Senator Michael Forrestall be the deputy chair.

The Chairman: Any other nominations?

Nominations are closed. By acclamation — it did not take a vote, even.

Senator Forrestall: Thank you.

The Chairman: Item number 3 is the Subcommittee on Agenda and Procedure. The motion is:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chair, the Deputy Chair and one other member of the committee, to be designated after the usual consultation; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

There have been some consultations. Are there any nominations for the other member of the committee?

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi le 23 octobre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 18 heures, conformément à l'article 88 du *Règlement du Sénat*, pour tenir sa séance d'organisation.

[Traduction]

Mme Barbara Reynolds, greffière du comité: Honorables sénateurs, à titre de greffière de votre comité, j'ai le devoir de présider à l'élection de la présidence. Je suis prête à recevoir des motions à cette fin. Y a-t-il des motions s'y rapportant?

Le sénateur Atkins: Je propose que le sénateur Kenny soit président de ce comité.

Mme Reynolds: Il est proposé par l'honorable sénateur Atkins que l'honorable sénateur Kenny soit président de ce comité. Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Mme Reynolds: Je déclare la motion adoptée, et conformément à l'article 88 du Règlement, l'honorable sénateur Kenny est élu président de ce comité. J'invite le sénateur Kenny à occuper le fauteuil.

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

Le président: Merci beaucoup, honorables sénateurs. Il est agréable d'exercer ces fonctions officiellement après l'avoir fait depuis un certain temps de façon non officielle.

Le sénateur Forrestall: Plus de réunions qui n'en sont pas.

Le président: Mme Reynolds a une liste de motions que je vais m'efforcer de faire adopter aussi rapidement que possible. L'article n° 2 de l'ordre du jour dont vous êtes saisis a trait à l'élection du vice-président. Y a-t-il des mises en candidature?

Le sénateur Smith: Je propose que le sénateur Michael Forrestall soit vice-président.

Le président: Y a-t-il d'autres mises en candidature?

Les mises en candidature sont terminées. Par acclamation — il n'a même pas été nécessaire de voter.

Le sénateur Forrestall: Merci.

Le président: L'article n° 3 porte sur le Sous-comité du programme et de la procédure. Voici les motions:

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidence, de la vice-présidence, et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage;

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter des témoins et à établir l'horaire des audiences.

Des consultations ont été tenues. Y a-t-il des mises en candidature pour l'autre membre du comité?

Senator Forrestall: I move Senator Jane Cordy to be the third member, thus giving attention to the niceties of procedure.

The Chairman: Are there any other nominations?

Then I take it nominations are closed, and Senator Cordy will be congratulated when she gets out of whatever organizational meeting she is currently attending.

The remainder of item 3, I take it, is carried.

Item number 4 is a motion to print the committee's proceedings. It states:

That the committee print 200 copies of its proceedings; and

That the Chair be authorized to set the number to meet demand.

Senator Forrestall: May I ask the usual question of the clerk? Were the numbers and quantities found to be sufficient in the past?

Ms. Reynolds: Senator Forrestall, these numbers are based on the actual consumption, and it is for the everyday proceedings. Obviously, when there is a report, we augment the number, but we need 200 to fulfil the requirements.

Senator Forrestall: Thank you.

The Chairman: Would you care to move that, senator?

Senator Forrestall: Yes, I so move.

The Chairman: It is moved by Senator Forrestall that we adopt motion number 4. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Motion number 5 is authorization to hold meetings and to print evidence when a quorum is not present:

That, pursuant to rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

Senator Banks: I so move.

The Chairman: All those in favour? Motion carried.

Number 6 is financial report:

That, pursuant to rule 104, the Chair be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

Senator Cordy has moved that. Is there any discussion? Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Motion No. 7 relates to research staff:

That the committee ask the Library of Parliament to assign research officers to the committee;

Le sénateur Forrestall: Je propose que madame le sénateur Jane Cordy soit le troisième membre du comité, pour que l'on prête attention aux finesses de la procédure.

Le président: Y a-t-il d'autres mises en candidature?

J'en déduis que les mises en candidature sont terminées et que madame le sénateur Cordy sera félicitée d'avoir été nommée lorsqu'elle sortira de la séance d'organisation à laquelle elle assiste actuellement.

Le reste de l'article 3, j'en conclus est adopté.

L'article n° 4 est une motion qui autorise l'impression des délibérations du comité. Elle dit:

Que le comité fasse imprimer 200 copies de ces délibérations; et

Que la présidence soit autorisée à fixer la quantité en fonction des besoins.

Le sénateur Forrestall: Puis-je poser la question habituelle à la greffière? Est-ce que le nombre et la quantité de copies ont été jugés suffisants par le passé?

Mme Reynolds: Sénateur Forrestall, le nombre est fondé sur l'utilisation réelle, et il s'agit des délibérations quotidiennes. De toute évidence, lorsqu'un rapport est préparé, nous augmentons le nombre, mais il nous faut 200 copies pour répondre aux besoins.

Le sénateur Forrestall: Merci.

Le président: Voudriez-vous en faire la proposition, sénateur?

Le sénateur Forrestall: Oui, j'en fais la proposition.

Le président: Il est proposé par le sénateur Forrestall que nous adoptions la motion n° 4. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La motion n° 5 concerne l'autorisation à tenir des réunions et l'impression des témoignages en l'absence de quorum:

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication, en l'absence de quorum, pourvu qu'un membre du comité du gouvernement et de l'opposition soit présent.

Le sénateur Banks: J'en fais la proposition.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion? La motion est adoptée.

La motion n° 6 a trait au rapport financier:

Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

Madame le sénateur Cordy l'a proposé. Voulez-vous en discuter? Tous ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion n° 7 a trait au personnel de recherche:

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche auprès du comité;

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the Chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

Senator Cordy: I so move.

The Chairman: Any comments? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Motion No. 8 is as follows:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair and the Clerk of the Committee; and

That pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3.05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair and the Clerk of the Committee.

Senator Banks: I so move.

The Chairman: Any discussion? Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Motion No. 9 is as follows:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the Committee.

Senator Smith: So moved.

The Chairman: Any discussion? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Motion No. 10 states:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- (1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyées;

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dont la préparation d'études, d'analyses, de résumés, et de projets de rapports.

Le sénateur Cordy: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un a-t-il des observations à faire? Que tous ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée.

La motion n° 8 se lit comme suit:

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée individuellement à la présidence, la vice-présidence et au greffier du comité; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement à la présidence, la vice-présidence et au greffier du comité.

Le sénateur Banks: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un veut-il en discuter? La motion est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

La motion n° 9 se lit ainsi:

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

Le sénateur Smith: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un veut-il en discuter? Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Le président: Voici ce que dit la motion n° 10:

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à:

- 1) déterminer si un membre du comité accomplit un «engagement officiel» aux fins de l'alinéa 8(3)(a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et

- (2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending a function, event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

Senator Forrestall: This is perhaps not the forum to determine this but, from time to time when we are in various locations, senators from the area have been known to attend our meetings. On one such occasion, a senator attended and spent the better part of the day with us, and then, on her return to Ottawa and making out her attendance record, claimed her participation with the committee in her home city as a day on government business, and it was disallowed. I do not know who should deal with this question of senators who may join us in Montreal, Toronto, Halifax or wherever it may be that the committee is duly called to order for the purpose of hearing evidence or fact-finding. I do not know how we deal with a senator's presence in terms of the roll for the house, but I would like some comment and observations and, if it is necessary, to ask that the clerk refer this matter to the rules committee or to some other august assembly of our Senate for a response. After all, Hell knows no fury such as one scorned by the clerk of our chamber.

The Chairman: If I may comment, it is my understanding that the individual should have been counted as present. Having said that, if there were a problem, she or he could still be on public business and not on government business. The distinction between the two is this: it is government business when a minister asks you to go somewhere, and it is public business when you decide for yourself that you have something that fits within the rules. I think that someone in the clerk's office made an error and it could be easily rectified, even retroactively.

Senator Atkins: There is one caveat, and that is: subject to the fact that the clerk of the committee reports that this person is in attendance.

The Chairman: The clerk should certainly report any senator who comes in and, to the best of my knowledge, that has always been the case. In fact, a senator has only to walk through that door and out that door and he or she is credited with attendance at the meeting. That is the procedure. I presume that happens but, in the event that, when one is reviewing monthly attendance, it is not marked thus, then it is simply a matter of writing to the clerk to request a correction if an oversight has taken place.

Senator Atkins: I was absent but on public business.

The Chairman: Yes, and it should be marked accordingly.

Senator Atkins: I think that is the answer.

The Chairman: I mark off Mondays and Fridays if I attend a public function simply because, at some point or another, the press will inquire about whether I showed up for work; otherwise, they would not know.

- 2) considérer qu'un membre du comité accomplit un «engagement officiel» si ce membre: (a) exerce une fonction ou assiste à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou (b) fait un exposé ayant trait au rapport du comité.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est peut-être pas le lieu pour en décider mais, de temps à autre quand nous nous trouvons dans divers endroits, les sénateurs de la région ont assisté à nos réunions. En pareille occasion, un sénateur a passé la plus grande partie de la journée avec nous et ensuite, à son retour d'Ottawa en établissant son dossier de présence, l'honorable sénateur a compté le jour où elle avait participé aux travaux du comité dans sa ville comme un jour consacré aux affaires émanant du gouvernement, et sa demande a été rejetée. J'ignore qui devrait trancher cette question des sénateurs qui vont peut-être se joindre à nous à Montréal, Toronto, Halifax ou ailleurs où le comité est dûment convoqué pour entendre des témoignages ou établir des faits. J'ignore comment traiter la présence d'un sénateur en ce qui concerne le registre du Sénat, mais j'aimerais entendre des observations et au besoin demander au greffier de renvoyer cette question au comité du Règlement ou à quelque autre assemblée auguste de notre Sénat pour obtenir une réponse. Après tout, rien n'est plus à craindre que le mépris manifesté par le greffier de notre assemblée.

Le président: Si vous me permettez de faire une observation, je crois comprendre que le sénateur en question aurait dû être comptée comme présente. Cela dit, si un problème s'est posé, le sénateur pourrait toujours s'occuper d'affaires d'intérêt public sans accomplir un engagement officiel. La distinction entre les deux est la suivante: il s'agit d'engagement officiel quand un ministre vous demande de vous rendre à un certain endroit et il s'agit d'affaires d'intérêt public lorsque vous décidez par vous-même que la situation répond au Règlement. Quelqu'un au bureau du greffier à mon avis a commis une erreur qui pourrait facilement être rectifiée, même rétroactivement.

Le sénateur Atkins: Il y a toutefois une mise en garde: il faut que le greffier du comité signale que la personne en question était présente.

Le président: Le greffier devrait certainement signaler la présence de tout sénateur présent et, que je sache, cela a toujours été le cas. En fait, il suffit à un sénateur d'entrer et de sortir de la salle pour qu'on le considère comme ayant assisté à la réunion. C'est la façon de procéder. Je présume que cela se produit mais, au cas où, lorsqu'on examine le registre mensuel des présences cela n'est pas ainsi indiqué, il suffit d'écrire au greffier pour demander que l'on corrige le dossier, s'il y a eu mépris.

Le sénateur Atkins: J'étais absent mais je m'occupais d'affaires d'intérêt public.

Le président: Oui, et cela devrait figurer ainsi.

Le sénateur Atkins: Je pense que c'est là la réponse.

Le président: J'indique les lundis et vendredis si je participe à une affaire officielle simplement parce que, à un moment ou à un autre, les journalistes se renseigneront pour savoir si je me suis présenté pour travailler; autrement ils ne le sauront pas.

Senator Banks: I do that as well. If I am delivering a speech somewhere, I count that as public business.

Senator Atkins: Absolutely.

Senator Forrestall: I agree, but it is vague now. While we do many things by way of practice, and that practice becomes the rule, perhaps it would be the responsible thing to refer the matter because some document has to be rewritten. It could be done committee by committee because they are, to a certain degree, in control of their own rules and destinies. Otherwise, we could amend that to say, "any member of the committee or senator..."

The Chairman: Senator Forrestall, before we proceed on this, would it be possible for us to ask our clerk to provide you with a copy of the *Rules of the Senate* to know whether they satisfy you?

Senator Forrestall: You do not have to satisfy only me. A senator was somewhat offended, more than anything else, because she was not granted attendance. To my knowledge, that has not been corrected in any formal way.

The Chairman: It is a matter easily corrected. It is covered by the existing rules and does not require any further clarification by the rules committee. We could show you, or her or whoever, the rules on that issue.

Senator Forrestall: I can only tell you what the clerk of our chamber said, and it was not said casually. This is not a casual mistake. However, I accept your ruling, chair. That is fine.

The Chairman: If you could move the motion, please.

Senator Forrestall: I so move.

The Chairman: Any comment? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

Motion No. 11:

That pursuant to the Senate guidelines for witnesses' expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the Chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

Senator Banks: I so move.

The Chairman: Any comment? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

We now turn to motion No. 12:

Le sénateur Banks: Je procède de la même manière. Si je prononce un discours quelque part, je compte cela comme une affaire d'intérêt public.

Le sénateur Atkins: Absolument.

Le sénateur Forrestall: Je suis d'accord, mais pour le moment c'est vague. Même si nous faisons bien des choses par habitude et que l'habitude devienne la règle, il serait peut-être bon de renvoyer la question pour étude parce qu'il va falloir rerédiger un document. Chaque comité à tour de rôle pourrait le faire parce que, dans une certaine mesure, chacun est maître de son Règlement et de sa destinée. Autrement, on pourrait modifier la formule pour dire «tout membre du comité ou sénateur...».

Le président: Sénateur Forrestall, avant de procéder de la sorte, serait-il possible que nous demandions à notre greffière de vous fournir un exemplaire du *Règlement du Sénat* pour voir si vous en êtes satisfait?

Le sénateur Forrestall: On n'a pas à me satisfaire uniquement. Une collègue a été en quelque sorte blessée, plus que toute autre chose parce qu'on n'a pas reconnu qu'elle était présente. À ma connaissance, cette erreur n'a pas été corrigée officiellement.

Le président: C'est facile à corriger. Le Règlement actuel en tient compte et n'exige aucune autre précision par le comité du Règlement. On pourrait vous montrer, ou lui montrer, ou à qui que ce soit, l'article du Règlement à ce sujet.

Le sénateur Forrestall: Je puis seulement vous dire ce qu'a dit le greffier de notre assemblée et cela n'a pas été dit en passant. Ce n'était pas une erreur par accident. Cependant, j'accepte votre décision, monsieur le président. C'est parfait.

Le président: Pourriez-vous présenter la motion, s'il vous plaît.

Le sénateur Forrestall: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un a-t-il des observations à faire? Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

La motion n° 11:

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité peut rembourser des dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée, mais que la présidence soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin s'il y a des circonstances exceptionnelles.

Le sénateur Banks: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un a-t-il des observations à faire? Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Nous passons maintenant à la motion n° 12:

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

Senator Wiebe: I so move.

The Chairman: Any discussion?

Senator Atkins: Does this have to be approved by the Senate?

The Chairman: Yes, and, as a consequence, unless we get it to the Senate, we cannot have our next meeting televised.

Senator Forrestall: What is the status of our negotiations with CPAC?

The Chairman: The status of our negotiations with CPAC is such that they came to a grinding halt in May. We intervened before the CRTC; and I sent all senators a boringly long letter, I am afraid, relating to that intervention. I would be happy to re-send that letter to you.

Senator Banks: The letter was long but not boring.

The Chairman: Thank you. Boring but long.

I am told that we should expect the ruling tomorrow.

However, if I may, a whole raft of problems needs to be addressed in addition to that. The analogue cameras that you see here are burning out and we cannot get replacement parts for them. To get digital cameras in, it will cost \$2.9 million.

Senator Forrestall: Are you selling these for \$1?

The Chairman: We are not. We are hoping that they will last throughout the year, or else we will be reduced to one air pack, which means that only one committee at a time can be televised, and it could cause us real problems.

Senator Forrestall: How did we get trapped into this?

The Chairman: We bought them some time ago when digital cameras were not state of the art. These were a good price. They have served us well for about nine or ten years, and that is more than the life of most cameras.

Senator Atkins: Do we have any advance info?

The Chairman: None. Believe me, no one is more interested than I am to find out the results of that.

Would someone care to move this motion?

Senator Forrestall: I so move.

The Chairman: Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations publiques par les médias d'information électronique, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

Le sénateur Wiebe: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un veut-il en discuter?

Le sénateur Atkins: Est-ce que cette motion doit être approuvée par le Sénat?

Le président: Oui, et par conséquent à moins que nous n'en saissions le Sénat, nous ne pourrions pas faire téléviser notre prochaine réunion.

Le sénateur Forrestall: Quel est l'état de nos négociations avec CPAC?

Le président: Nos négociations avec CPAC se sont arrêtées totalement en mai. Nous sommes intervenus devant le CRTC et j'ai adressé à tous les sénateurs une longue lettre ennuyeuse, je le crains, au sujet de cette intervention. Je me ferai un plaisir de vous adresser cette lettre de nouveau.

Le sénateur Banks: La lettre était longue mais pas ennuyeuse.

Le président: Merci. Ennuyeuse et longue.

On me dit que nous devrions connaître la décision demain.

Cependant, avec votre permission, nous devons nous attaquer à toute une série de problèmes outre celui-là. Les caméras analogues que vous voyez ici sont finies et on ne peut pas trouver de pièces pour les remettre en état. Or, pour obtenir des caméras numériques, cela coûtera 2,9 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Allez-vous vendre celles-ci pour 1 \$?

Le président: Non. Nous espérons qu'elles vont durer jusqu'à la fin de l'année, sans quoi nous en serons réduits à un seul appareil, ce qui veut dire que seulement un comité à la fois pourra être télévisé et cela pourrait nous causer de véritables problèmes.

Le sénateur Forrestall: Comment sommes-nous tombés dans ce guêpier?

Le président: Nous les avons achetées il y a un certain temps alors que les caméras numériques n'étaient pas ultramodernes. On les a eues à bon prix. Elles nous ont bien servis pendant environ neuf ou dix ans, et la plupart des caméras ne durent pas aussi longtemps.

Le sénateur Atkins: Avons-nous des renseignements préliminaires?

Le président: Aucun. Croyez-moi, personne ne s'intéresse davantage que moi à en connaître le résultat.

Quelqu'un aurait-il l'obligeance de proposer cette motion?

Le sénateur Forrestall: J'en fais la proposition.

Le président: Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

We have some items relating to the Subcommittee on Veterans Affairs. Do I need to ask for motions for each of these?

Ms. Reynolds: You can do it as one. You have to put in the names.

Senator Forrestall: May I have the honour of moving that?

The Chairman: Yes, of course.

Would you like to read it for us, deputy chair?

Senator Forrestall: For the record,

That the Subcommittee on Veterans Affairs be established to study matters relating to veterans affairs which may be referred to it from time to time by the committee;

That the Subcommittee on Veterans Affairs consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum;

That the initial membership of the Subcommittee on Veterans Affairs be as follows...

The Chairman: Could we pause here for a moment, senator?

Could I have some indication from the members present as to who would like to serve on this subcommittee?

Senator Atkins: Before you do that, did we decide who will chair the subcommittee?

The Chairman: I certainly have a person's name in mind and I was hoping to put that forward. I wanted to get some sense as to whether the people who served on the committee before want to continue to serve on it and whether new people want to serve on it. There is a requirement for an organizational meeting of that committee. When that happens, that is when the election will take place. Our clerk would repeat this same routine.

Senator Atkins: In terms of party representation, it would be three and two. Would that be your suggestion?

The Chairman: That would be fine with me. I would also be inclined to have the same chair as we had in the past, if the committee were comfortable with that.

Senator Wiebe: Very comfortable.

The Chairman: It seemed to work well before.

Please raise your hands if you would like to be on that committee.

Senator Forrestall: Virtually all of them have raised their hands. I should like to sit as a spare.

The Chairman: Senator Day also expressed some interest.

Senator Atkins: Are we are talking about Senator Meighen and myself from our side?

The Chairman: Yes, and myself; and Senator Day and Senator Wiebe from the other side.

Nous avons certains articles relatifs au Sous-comité des affaires des anciens combattants. Faut-il que je demande des motions pour chacun d'entre eux?

Mme Reynolds: Vous pouvez les grouper en une seule motion. Il faudra indiquer les noms.

Le sénateur Forrestall: Puis-je avoir l'honneur de présenter la motion?

Le président: Oui, bien sûr.

Voudriez-vous nous la lire, monsieur le vice-président?

Le sénateur Forrestall: Pour mémoire,

Que le Sous-comité des anciens combattants soit établi pour étudier les questions touchant les anciens combattants qui peuvent lui être renvoyées de temps à autre par le comité;

Que le Sous-comité des anciens combattants comprenne cinq (5) membres, trois (3) d'entre eux constituant le quorum;

Que les membres initiaux du Sous-comité des affaires des anciens combattants soient les suivants [...]

Le président: Pourrions-nous arrêter ici pendant un instant, sénateur?

Les membres du comité qui sont présents voudraient-ils bien me faire savoir qui aimerait siéger à ce sous-comité?

Le sénateur Atkins: Avant de le faire, avons-nous décidé qui va présider le sous-comité?

Le président: Je songe certainement à quelqu'un et j'espérais présenter son nom. Je voulais savoir en quelque sorte si les sénateurs qui avaient déjà siégé à ce comité voulaient continuer et si de nouveaux sénateurs veulent y siéger également. C'est une obligation pour notre comité de le faire à sa séance d'organisation. Lorsque cela se produit, c'est alors que l'élection a lieu. Notre greffière répétera la même formule.

Le sénateur Atkins: Pour ce qui est de la représentation des partis, ce serait trois et deux. C'est ce que vous proposez?

Le président: Cela me convient. Je serai aussi bien prêt à avoir le même président que nous avons eu par le passé si l'idée plaît au comité.

Le sénateur Wiebe: Elle nous plaît tout à fait.

Le président: Le comité semblait bien fonctionner.

Veuillez lever la main si vous aimeriez siéger à ce comité.

Le sénateur Forrestall: Presque tous ont levé la main. J'aimerais y siéger à titre de remplaçant.

Le président: Le sénateur Day a aussi exprimé un certain intérêt.

Le sénateur Atkins: Parlons-nous du sénateur Meighen et de moi-même pour représenter notre côté?

Le président: Oui, et moi-même; le sénateur Day et le sénateur Wiebe pour représenter l'autre côté.

There has been some expression of interest from someone who is not on this committee to sit on that committee.

Senator Banks: Is that against the rules?

The Chairman: No, it is not. It is kosher and it can be organized. It would require us adjusting the membership and the size of the committee. I have talked to the individual, and I have undertaken to provide that individual, through the clerk, with papers and notice of when the meetings will take place. The individual has not decided whether she wants to be on the committee on an ongoing basis, but she would certainly like to familiarize herself with the work of the subcommittee. I think we would agree that we would do that for any senator who wants to see what the subcommittee does.

Senator Wiebe: It is my understanding that any senator can attend any subcommittee meeting. The only difference is that a senator who is not a member of the committee cannot cast a vote, although they may ask questions.

The Chairman: That is correct. That is basically the situation. In the event that we wanted to put someone else on the committee, one of two things could happen: someone could step down; or we could decide to alter the size of the subcommittee. That is within our capacity.

Senator Banks: Do I understand you to be saying that the senator who wishes to be involved in that committee would be sitting as a non-voting member of that committee?

The Chairman: That is correct.

Senator Banks: Was my previous understanding correct, that voting members of the subcommittee must be members of this committee?

The Chairman: That is not correct.

Senator Banks: I was asked to be on a subcommittee a little while ago, one that I was interested in, but I was not a member and could not be a member of the committee of which it is a subcommittee. It was explained to me that the means that would be used which would permit me to be on the subcommittee would be the substitution rule, that a member of the committee, as opposed to the subcommittee, would be unavailable on that day on a permanent basis and that I would be put in as a substitute with the approval of the whip. That was the process I was told had to be followed if a person was to be a member of the subcommittee who was not a member of the proprietary committee.

The Chairman: Senator Wiebe, did you want the floor?

Senator Wiebe: Yes. I guess I am living proof that whoever gave you that advice was wrong, because when I first sat on the Veterans Affairs Committee, I was not a member of the committee that organized the subcommittee.

The Chairman: Before we defer to the clerk, who always has the last word on these issues, I think that the advice you got was they did that rather than go back to the full committee and expand the subcommittee. It was one of two ways to go about it.

Quelqu'un qui ne siège pas à notre comité a manifesté un certain intérêt pour y siéger.

Le sénateur Banks: Est-ce contraire au Règlement?

Le président: Non, ce n'est pas contraire au Règlement. C'est légitime et on peut l'organiser. Il suffit d'adapter le nombre des membres et la taille du comité. J'ai parlé à la personne en question, et je me suis chargé, par l'intermédiaire de la greffière, de remettre à cette personne les documents et avis des séances. La personne en question n'a pas décidé si elle voulait siéger au comité de façon permanente, mais elle aimerait certes se familiariser avec le travail du sous-comité. Je pense que nous accepterions de le faire pour n'importe quel sénateur qui veut se familiariser avec le travail du sous-comité.

Le sénateur Wiebe: À ma connaissance, un sénateur peut participer à n'importe quelle réunion de sous-comité. Le sénateur qui n'est pas membre du comité ne peut voter, mais il peut poser des questions; c'est la seule différence.

Le président: Vous avez raison. C'est en gros la situation. Si nous voulons nommer une autre personne au comité, de deux choses l'une: quelqu'un démissionne ou nous décidons d'augmenter le nombre de membres du sous-comité. Ce sont des choses que nous pouvons faire.

Le sénateur Banks: Avez-vous bien dit qu'un sénateur qui souhaite participer aux travaux de ce comité y siégerait à titre de membre non votant?

Le président: C'est bien cela.

Le sénateur Banks: Avais-je tort de penser que les membres votant du sous-comité doivent être membres de ce comité?

Le président: Oui.

Le sénateur Banks: On m'a demandé il n'y a pas longtemps de siéger à un sous-comité; celui-ci m'intéressait mais je n'étais pas membre et je ne pouvais pas être membre du comité dont il relève. On m'a dit que le moyen de siéger à ce sous-comité serait de le faire à titre de remplaçant, lorsqu'un membre du comité, et non du sous-comité, ne pouvait participer aux travaux pendant toute la journée, si bien que je pourrais y siéger à titre de remplaçant avec l'approbation du whip. Voilà ce qu'il faut faire, à ce que l'on me dit, pour être membre d'un sous-comité lorsque l'on n'est pas membre du comité principal.

Le président: Sénateur Wiebe, voulez-vous intervenir?

Le sénateur Wiebe: Oui. Vous n'avez qu'à prendre mon cas pour voir que quiconque vous donnait ces renseignements se trompait, car lorsque j'ai siégé pour la première fois au Comité des anciens combattants, je n'étais pas membre du comité qui a créé le sous-comité.

Le président: Avant de nous en remettre à la greffière, qui a toujours le dernier mot sur ces questions, je pense que l'avis que vous avez reçu était fondé sur le fait que l'on procède ainsi plutôt

Will the clerk tell us whether any of us are talking sense?

Senator Atkins: I have a question first. If a decision were made by the subcommittee — and I doubt if there has ever been a vote, because I have never experienced it — would it be referred to the full committee?

The Chairman: I do not understand the question.

Senator Atkins: If there were something controversial, would the subcommittee refer the matter to the Standing Committee of National Security and Defence?

The Chairman: The subcommittee is a creature of this committee.

Senator Atkins: It is not a big deal. We could invite anyone who wants to sit on the subcommittee.

The Chairman: Frankly, the only time I believe it becomes an issue is when you start getting into travel expenses or those sorts of problems.

Senator Atkins: I have never seen a vote in the Subcommittee on Veterans Affairs.

The Chairman: We have not had too many votes in this committee either.

I will ask the Clerk if we are on the right track generally.

Ms. Reynolds: Honourable senators, it is necessary to be a member of the full committee in order to be on the subcommittee, but you can do a substitution. There have been people who have served on the subcommittee who were simply substituted immediately before the meeting and immediately after the meeting.

Senator Wiebe: That never happened in my case.

Ms. Reynolds: Some paperwork was probably done on this that you may not have been aware of at the time, but the clerks check very carefully to ensure we get the appropriate documentation. I know that, on at least one occasion, I have had the paper passed to me literally at the door of the room. Another one was passed back to me as soon as the meeting was over. The senator literally was on the subcommittee for the 55 minutes that the meeting was held.

The Chairman: That is intriguing, because I share the same perspective as Senator Banks. I thought I was part of a Rules Committee at one point where this was worked out, but maybe I misunderstood.

Ms. Reynolds: Let me check on that, if I may. There is a limit, however, on how large a subcommittee can be, and I believe the relevant rule is 96(5):

Subcommittees shall be composed of not more than half the number of members of a select committee...

que de s'adresser au comité principal pour augmenter le nombre de membres du sous-comité. C'était l'une des deux façons de s'y prendre.

La greffière peut-elle nous dire si nous faisons fausse route?

Le sénateur Atkins: Avant, j'ai une question. Si le sous-comité rendait une décision — et je doute qu'il y ait jamais eu un vote, parce que j'en n'ai jamais vu —, le comité principal en serait-il saisi?

Le président: Je ne comprends pas la question.

Le sénateur Atkins: S'il y avait une question controversée, le sous-comité renverrait-il l'affaire au Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense?

Le président: Le sous-comité est une création de ce comité.

Le sénateur Atkins: On n'a pas à s'en faire. Nous pourrions inviter qui nous voulons à siéger au sous-comité.

Le président: Dans le fond, je pense que l'on ne s'en fait que lorsqu'il est question de dépenses de voyage et de problèmes de cette nature.

Le sénateur Atkins: À ma connaissance, il n'y a jamais eu de vote au Sous-comité des anciens combattants.

Le président: Les votes ont été rares dans notre comité aussi.

Je vais demander à la greffière si ce que nous disons est plus ou moins exact.

Mme Reynolds: Honorables sénateurs, il faut être membre du comité principal pour siéger au sous-comité, mais il y a moyen de désigner un remplaçant. Il y a des personnes qui ont siégé au sous-comité du simple fait d'avoir été désigné remplaçante immédiatement avant la réunion et ensuite immédiatement après la réunion.

Le sénateur Wiebe: Une telle chose ne s'est jamais produite dans mon cas.

Mme Reynolds: Des documents ont sans doute été préparés à ce sujet sans que vous soyez au courant à ce moment-là, mais les greffiers font bien attention de recevoir les documents qu'il faut. Personnellement, à au moins une occasion, le document m'a été glissé littéralement à la porte de la salle. Un autre m'a été transmis dès que la réunion a pris fin. Le sénateur a bel et bien siégé au sous-comité pendant les 55 minutes qu'a duré la réunion.

Le président: Cela me laisse perplexe, parce que je pensais moi aussi comme le sénateur Banks. Je pensais que je faisais partie à un moment donné d'un comité des règles où on avait trouvé une solution, mais je m'étais peut-être trompé.

Mme Reynolds: Permettez-moi d'aller à la source, si vous voulez bien. Il y a une limite au nombre de membres qui peuvent siéger à un sous-comité, et je crois que la règle pertinente se trouve au paragraphe 96(5):

Le nombre de membres d'un sous-comité ne dépasse pas la moitié du nombre de membres d'un comité particulier.

The Chairman: Then we already have a problem, do we not?

Ms. Reynolds: You have nine members plus two *ex officio*s, so you have 11 members.

The Chairman: Well done. Thank you.

If it would help you, Senator Forrestall, the names that you were going to insert have been written down.

Senator Forrestall: May I continue? Honourable senators, it would be as follows:

...the Honourable Senators Meighen, Atkins, Kenny, Day and Wiebe and that the substitution in membership be communicated to the Clerk of the subcommittee;

That the Subcommittee on Veterans Affairs be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it;

That, subject to the approval of the Senate, the committee's power to permit coverage by electronic media of meetings be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 32 of the Financial Administration Act, the committee's authority to commit funds be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 34 of the Financial Administration Act and Guidelines 3:05 of the Appendix II of the *Rules of the Senate*, the committee's authority for certifying accounts payable be conferred on the subcommittee;

The Chairman: We have a motion before us. Any comments? All those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Wiebe: If I can carry this a little further, could our clerk check that out for us so that we can have some certainty? At our organization meeting of the Veterans Affairs Committee, I was the deputy chair. If someone is elected as deputy chair of a committee and they have to get permission every time they attend a meeting to be a member of that committee, it seems rather strange to me. The leadership asked me if I would serve on that committee and asked if I would serve as deputy chair. I did not know what committee it was under at the time.

Senator Cordy: Social Affairs.

Senator Wiebe: I had never been a member of the Social Affairs Committee.

The Chairman: We will look into it.

Senator Wiebe: I would like some information just to put my mind at ease, because I have been telling everyone they are wrong, as I told Senator Banks.

Ms. Reynolds: If I might read rule 96(4), and this is about subcommittees:

Le président: Donc nous avons déjà un problème, n'est-ce pas?

Mme Reynolds: Vous avez neuf membres plus deux membres d'office, ce qui fait 11 membres.

Le président: Bon travail. Je vous remercie.

Si cela peut vous aider, sénateur Forrestall, on a pris en note les noms que vous aviez l'intention d'ajouter.

Le sénateur Forrestall: Puis-je continuer? Honorables sénateurs, ce serait formulé ainsi:

[...] les honorables sénateurs Meighen, Atkins, Kenny, Day et Wiebe, et que les substitutions de membres soient communiquées au greffier du sous-comité;

Que le Sous-comité des anciens combattants soit autorisé à envoyer chercher, au besoin, des personnes, documents et dossiers, et à faire imprimer au jour le jour les documents et témoignages dont l'impression s'impose;

Que, sous réserve de l'approbation du Sénat, le pouvoir du Comité d'autoriser la couverture des réunions par médias électroniques soit conféré au Sous-comité;

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le pouvoir du Comité d'engager des fonds soit conféré au sous-comité;

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et au paragraphe 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, le pouvoir du Comité de certifier les comptes à payer soit conféré au sous-comité.

Le président: C'est donc là la motion. Y a-t-il des commentaires? Tous ceux qui sont pour?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Wiebe: Pour tirer les choses au clair, la greffière pourrait-elle aller aux sources à ce sujet pour que nous sachions exactement ce qu'il en est? J'étais vice-président à notre réunion d'organisation du Comité des anciens combattants. Je trouve bizarre qu'une personne qui est élue vice-présidente d'un comité soit obligée d'obtenir une autorisation pour être membre de ce comité chaque fois qu'elle veut participer à une réunion. Les responsables m'ont demandé de siéger à ce comité et d'en être le vice-président. J'ignore de quel comité il relevait à l'époque.

Le sénateur Cordy: Les Affaires sociales.

Le sénateur Wiebe: Je n'ai jamais été membre du comité des Affaires sociales.

Le président: Nous allons voir ce qu'il en est.

Le sénateur Wiebe: J'aimerais bien savoir en effet ce qu'il en est au juste, parce que je dis aux gens qu'ils ont tort, comme je l'ai fait au sénateur Banks.

Mme Reynolds: J'aimerais vous lire la règle 96(4), qui porte sur les sous-comités:

A select committee may appoint from among its members such subcommittees as it may deem desirable which shall report back to the committee. The rules applicable in the committee shall apply *mutatis mutandis* in the subcommittee.

My reading of that is that you appoint the members of the subcommittee from the membership of the committee, but I will check on that specific item for the Subcommittee on Veterans Affairs when it was under Social Affairs.

The Chairman: A member of the leadership came to me about this individual as well, so it is a widely held rumour if it is a false one.

Ms. Reynolds: I will check on that and prepare the appropriate documentation.

The Chairman: I will not turn to item No. 13. The time slot for our meetings is Mondays, and we have already had informal discussions about when we would have full days and when we would sit for only part of the day.

Is there anything else we need to do before we continue *in camera*?

Ms. Reynolds: No.

The Chairman: We will now continue *in camera* for the remainder of the meeting.

The committee continued *in camera*.

OTTAWA, Monday, November 4, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:50 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by examining the question of airport security.

I am from Ontario and I chair this committee.

I will introduce the other members of the committee:

Senator Jane Cordy, from Nova Scotia, is an accomplished educator who has an extensive record of community involvement. Senator Cordy is a delegate to the NATO-Parliamentary Association and will be Canada's representative at the upcoming meetings in Istanbul, Turkey.

Un comité particulier peut, s'il le juge à propos, constituer parmi ses membres des sous-comités qui lui feront rapport de leurs travaux. Les règles régissant les travaux du comité s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, à ceux du sous-comité.

J'en déduis que vous choisissez les membres du sous-comité parmi les membres du comité, mais je vais vérifier ce point dans le cas du Sous-comité des anciens combattants lorsqu'il relevait des Affaires sociales.

Le président: L'un des responsables m'a parlé aussi de cette personne, donc la rumeur est fort répandue, en plus d'être fausse.

Mme Reynolds: Je vais voir ce qu'il en est et je préparerai la documentation nécessaire.

Le président: Nous passons maintenant au point 13. Nos réunions sont prévues le lundi et nous avons déjà eu des discussions informelles à propos de l'horaire des réunions où nous siégerons toute la journée et de celles où nous siégerons une partie de la journée.

Y a-t-il d'autres questions à aborder avant de poursuivre à huis clos?

Mme Reynolds: Non.

Le président: Le reste de nos délibérations aura lieu à huis clos.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le lundi 4 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 9 h 50, pour examiner, en vue d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale de la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: C'est avec plaisir que je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, nous allons poursuivre notre étude de la nécessité d'une politique nationale de la sécurité en nous penchant sur la question de la sécurité dans les aéroports.

Je suis originaire de l'Ontario, et c'est moi qui préside le comité.

Je vais maintenant présenter les autres membres du comité.

Le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse, est une éducatrice accomplie qui s'est également longuement illustrée par son engagement au service de la collectivité. Le sénateur Cordy est déléguée à l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et elle représentera le Canada aux rencontres qui se tiendront sous peu à Istanbul, en Turquie.

Senator David Smith, from Ontario, is a new senator and member of the committee. During a distinguished career as a lawyer, he became a foremost practitioner of municipal, administrative and regulatory law. In the 1970s, he was a member of the Toronto City Council and was appointed Deputy Mayor in 1976. From 1980-84, Senator Smith sat in the House of Commons and served as Minister of State for Small Business and Tourism.

Senator Norman Atkins, from Ontario, came to the Senate in 1986 with a strong background in communications. He is currently the whip of the Conservative Senate caucus and is a former adviser to the Premier of Ontario.

Senator Joseph Day, from New Brunswick, is a graduate in electrical engineering from the Royal Military College in Kingston. Senator Day received a law degree from Queens and Osgoode Hall and was appointed to the Senate last fall. He too is a delegate to the NATO-Parliamentary Association and will represent the Senate in the upcoming meetings in Istanbul, Turkey.

Senator Meighen, from Ontario, has a specialization in administrative and commercial law and a strong background in business, as well as extensive community interests. Appointed to the Senate in 1990, Senator Meighen was a member of the Joint Parliamentary Committee that previewed the 1994 Defence White Paper. He is also Chancellor of King's College in Halifax.

This is the first permanent Senate committee with the mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of the major issues facing Canada. We have produced a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility."

The Senate has asked our committee to examine the need for a national security policy. Today, we will focus on airport security. To date, the committee members have visited airports in Montreal and Vancouver and the committee held hearings in Toronto last June and in Ottawa last August.

Our first witness is Mr Chuck Wilmink, a consultant on security matters and former Security Manager for Canadian Airlines International.

(Chuck Wilmink, sworn)

Mr Chuck Wilmink, Consultant and Former Corporate Security Manager, Canadian Airlines: Honourable senators, thank you for inviting me here today. First, I would like to say that I represent an unbiased security professional view. I do not represent a company or special organization but rather, private corporate

Le sénateur de fraîche date David Smith, de l'Ontario, est aussi membre du comité. Durant une carrière distinguée en tant qu'avocat, il s'est imposé comme un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation. Durant les années 70, il a fait partie du conseil municipal de Toronto et a été nommé adjoint au maire en 1976. De 1980 à 1984, il a été député à la Chambre des communes et a agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme).

Le sénateur Norman Atkins, également de l'Ontario, a été nommé au Sénat en 1986. Il a une solide expérience en communications. Il est actuellement whip du caucus conservateur au Sénat et est un ex-conseiller du premier ministre de l'Ontario.

Le sénateur Joseph Day, du Nouveau-Brunswick, a un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, à Kingston. Le sénateur Day a fait son baccalauréat en droit à l'Université Queen avant de poursuivre ses études au Osgoode Hall et il a été nommé au Sénat l'automne dernier. Il est lui aussi délégué à l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et il représentera le Sénat aux rencontres qui auront lieu sous peu à Istanbul, en Turquie.

Le sénateur Meighen, de l'Ontario, se spécialise en droit administratif et commercial après avoir acquis une solide expérience dans le milieu des affaires. Il s'intéresse par ailleurs énormément à la collectivité. Nommé au Sénat en 1990, le sénateur Meighen a fait partie du comité parlementaire mixte qui a fait un examen préalable du Livre blanc de la défense de 1994. Il est également chancelier au King's College, à Halifax.

Il s'agit du premier comité sénatorial permanent mandaté pour examiner les questions de sécurité et de défense. Au cours des seize derniers mois, nous avons mené à terme une étude de sept mois sur les grands défis auxquels le Canada est confronté. Nous avons produit un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Nous avons également diffusé un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne».

Le Sénat a demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale de la sécurité. Aujourd'hui, nous allons nous concentrer sur la sécurité dans les aéroports. Jusqu'ici, les membres du comité ont visité les aéroports de Montréal et de Vancouver, et le comité a tenu des audiences à Toronto en juin dernier et à Ottawa en août dernier.

Notre premier témoin est M. Chuck Wilmink, consultant en matière de sécurité et ex-directeur de la sécurité chez Lignes aériennes Canadien International.

(Assermentation du témoin)

M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien International: Honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir invité à venir témoigner aujourd'hui. Je tiens au départ à préciser que je représente un point de vue professionnel impartial en matière de sécurité. Je ne parle pas au nom d'une société ou d'un organisme particulier, mais bien de la sécurité dans les sociétés privées. Ce que j'ai à vous dire

security. My comments I have briefed with other security experts in Vancouver and I hope to give you an honest security briefing on what is going on at the airports.

The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room and in two minutes train that person on how to put a bomb on an airplane for any city in the world. If you are willing to pay the first-duty shipping fee, we can guarantee what flight you will be on — it is that wide open. I think it is important that we first define what is “security.” I did a Google search on the Internet before I came here and there were 69 million hits for “security.” The word “security” means everything to everyone. To me, a security professional, “security” means, “the preventive measures you put in place to reduce risk.” However, there will still be residual risk.

It is also important to note that there is a difference between criminal security and terrorism security. There are organized crime problems at airports, but that is not a terrorism threat. If anything, they want the airports to run smoothly so that their money keeps coming in.

I will talk about the initial response to 9/11 and what has happened since in airport security. First, there has been increased passenger security screening — taking away nail clippers and creating long line-ups. Has this been effective? Not really. I sit in first-class or in economy, and you get your fork, your spoon and a plastic knife. Your fork is just as much a weapon as anything else. If you take away nail clippers, you still have your fork, your spoon. People still have martial arts, physical strength, or you could take a wine bottle or a glass and smash it. There are lots of weapons and anyone who is trained properly could still take over command of an airplane. Making the passenger screeners go through all that hassle just to take away nail clippers has not been a good measure.

CATSA took over command of the airport passenger screeners from the airlines. In my view, it is the airlines’ responsibility to have proper security on their flights. Their business depends on security. Control of passenger screening, in my eyes, ultimately lies with them. They should be in charge of that.

They have ordered explosive vapour detection machines. This is a tool, but not a silver bullet. They have two machines in the Vancouver Airport right now that can handle 200 bags an hour. There are 1,200 bags now going through the system, so they cannot check every bag. They are also very expensive, very hard to maintain and have a high false-positive rate. One out of every five bags comes back with, “yes, it has a weapon in it,” and it has

aujourd’hui est le fruit de rencontres que j’ai eues avec d’autres experts de la sécurité à Vancouver, et j’espère pouvoir vous donner de l’information honnête sur ce qui se passe dans les aéroports à cet égard.

Actuellement, la sécurité dans les aéroports n’est pas très bonne. Je pourrais montrer à n’importe lequel d’entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d’un appareil dans n’importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c’est aussi facile que cela. Il importe que nous définissions d’abord ce qu’est la «sécurité». J’ai utilisé Google pour faire une recherche sur Internet avant de venir ici. Le mot «sécurité» a produit 69 millions d’occurrences. Le mot a un sens différent, selon chacun. Pour moi, qui suis un professionnel de la sécurité, il désigne les mesures préventives que l’on met en place pour réduire les risques. Je dis bien réduire les risques, parce qu’on ne peut jamais les éliminer complètement.

Il importe aussi de souligner qu’il existe une différence entre les mesures de sécurité prises contre le criminel et celles qui sont prises contre le terroriste. Il existe dans les aéroports des problèmes posés par le crime organisé, mais il ne s’agit pas d’une menace terroriste. En fait, le crime organisé a tout intérêt à ce que l’aéroport fonctionne bien pour que l’argent continue à rentrer.

Je vais vous entretenir aujourd’hui de la première réaction aux événements du 11 septembre et de ce qui est survenu depuis lors en matière de sécurité dans les aéroports. Tout d’abord, on a accru le filtrage des passagers — en leur retirant les coupe-ongles et en créant de longues files d’attente. Cela a-t-il été efficace? Pas vraiment. Que mon siège se trouve en première classe ou en classe économique, on me donne une vraie fourchette, une vraie cuillère et un couteau en plastique. Pourtant, la fourchette peut être tout aussi dangereuse que le couteau. Si on vous retire le coupe-ongles, il vous reste toujours la fourchette et la cuillère, sans parler des arts martiaux, de la force physique ou encore des tessons de la bouteille de vin ou du verre. Il y a beaucoup d’armes à bord des avions. Il suffit d’avoir la formation voulue pour détourner un appareil. Soumettre les passagers à une inspection et à toutes sortes de contrariétés simplement pour leur retirer des coupe-ongles n’est pas une très bonne idée.

C’est désormais l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, soit l’ACSTA, qui s’occupe de l’inspection des passagers aux aéroports, tâche qui revenait auparavant aux transporteurs. À mon avis, les lignes aériennes sont responsables d’offrir une bonne sécurité à bord de leurs vols. Le bien-être de leur entreprise en dépend. Par conséquent, en bout de ligne, c’est à elles de voir à l’inspection des passagers. Ce sont elles qui devraient en avoir la charge.

Elles ont commandé de l’équipement de détection des vapeurs d’explosif. C’est un bon outil, mais il ne règle pas tout. L’aéroport de Vancouver en compte actuellement deux capables d’inspecter 200 valises à l’heure. Or, il en passe 1 200 actuellement, de sorte qu’il est impossible d’inspecter tous les bagages. Cet équipement est également très coûteux, très difficile à entretenir et il donne souvent un faux résultat positif. Il détecte des vapeurs d’explosif

to be hand-searched. It is time-intensive, requires a lot of security screeners and is not effective. It is a security tool — but once you build it, people try to break it. It will not be the silver bullet that guarantees security.

They have hired aviation inspectors — CATSA inspectors — Transport Canada inspectors, but a lot of them are still in training right now and not on the road. However, the ones who are there are doing bureaucratic inspections that do not really affect security. They are going up to passengers after they go through check-in, and asking, “Did they ask you the three questions?” Did you pack the bags yourself? Have the bags been in your control the whole time? Are you carrying something for someone else? The U.S. just dropped these questions. They found that they were not effective. Right now at airports in Canada, inspectors are going up to passengers after check in and asking if they were asked the three questions. If they say “no,” they are fining the airline \$10,000. Right now, Air Canada has 35 of these fines outstanding. It is not a good security measure. All a person has to do is lie. If people want to pack an explosive device in their bag, they just have to say, “No, I do not have a bomb.” These three security questions are a good public communications issue. They raise the awareness of the security of the passengers, but it is not an effective tool. If someone is committed to dying on an aircraft, like happened on 9/11, they can easily get an explosive through.

The other thing that has happened is they have put air marshals on some of the flights. These are good but expensive, and you cannot put them on every flight. They are a good deterrent, but it really comes down to luck — having them on the same flight as a terrorist trying to attack a plane.

Other things that have happened: They have strengthened the cockpit doors. This is good but it is only a partial measure. Are they gas-proof, able to stop gas from coming through? I do not think so. The other problem is that they have strengthened the cockpit doors but the pilots still have to get out to use the washroom. When that happens, they pull a curtain across. It is a half measure. If you really want to do it properly, you have to put two security doors in: one to the cockpit and one on the other side of the washrooms so that when the pilots have to use them, both sides are locked and there is no way passengers can get at them. You need a full security measure; you cannot do a half security measure.

All these incidents of post-9/11 security improvements have focused on passenger screening. It has not done anything for cargo; it has not done anything for physical security; and it has not done anything for the airline employees. There are lots of other weaknesses out there. Concentrating on one area — spending \$400 million to \$500 million on one area — really is useless if you do not protect the other areas.

dans une valise sur cinq qu’il faut ensuite fouiller à la main. Cette façon de faire prend beaucoup de temps, exige de nombreux inspecteurs et n’est pas efficace. Le détecteur est un outil de sécurité — mais dès que vous l’avez, on essaie de le contourner. Il ne peut pas garantir une sécurité totale.

On a aussi engagé des inspecteurs de l’aviation — des inspecteurs de l’ACSTA — des inspecteurs de Transports Canada, mais beaucoup d’entre eux sont encore en formation et ne sont pas sur le terrain. Toutefois, ceux qui sont là effectuent des vérifications bureaucratiques qui ne touchent pas vraiment la sécurité. Ils demandent aux passagers qui viennent de s’enregistrer si on leur a bel et bien posé trois questions et s’ils ont fait leurs valises eux-mêmes. On leur demande si les valises ont été sous leur contrôle constant, s’ils transportent quelque chose pour une autre personne et ainsi de suite. Les États-Unis ont simplement laissé tomber ces questions. Ils ont constaté qu’elles n’étaient pas utiles. Actuellement, dans les aéroports canadiens, les inspecteurs demandent aux passagers qui viennent de s’enregistrer si on leur a posé les trois questions. Si les passagers répondent par la négative, ils mettent la ligne aérienne à l’amende, une amende de 10 000 \$. Actuellement, Air Canada n’a pas payé 35 de ces amendes. Ce n’est pas une bonne mesure de sécurité. Tout ce qu’on a à faire, c’est de mentir. Si l’on veut mettre un explosif dans sa valise, il suffit de déclarer que, non, on n’a pas de bombe. Ces trois questions sont un bon exercice de relations publiques. Elles rassurent les passagers, mais elles ne sont pas efficaces. Si quelqu’un est prêt à mourir pour sa cause, comme cela s’est produit le 11 septembre, il peut facilement introduire une bombe à bord de l’appareil.

On a aussi mis à bord de certains vols des policiers des airs. Ils sont bons, mais ils coûtent cher, et on ne peut en avoir à bord de chaque vol. C’est un bon moyen de dissuasion, mais en réalité tout dépend du hasard — qu’il y en ait à bord du même vol que le terroriste.

On a aussi pris d’autres mesures. Ainsi, on a renforcé la porte des cabines de pilotage. La mesure est bonne, mais elle n’est que partielle. Sont-elles à l’épreuve du gaz, peuvent-elles empêcher le gaz de passer? Je ne le crois pas. L’autre problème, c’est qu’on a renforcé les portes des cabines de pilotage, mais que les pilotes sont encore obligés de sortir pour utiliser les toilettes. Quand c’est le cas, un rideau est tiré à travers le couloir. C’est une demi-mesure. Si vous tenez vraiment à bien faire les choses, il faut installer deux portes de sécurité, soit une qui mène à la cabine de pilotage et une autre, de l’autre côté des toilettes, pour que, lorsque les pilotes utilisent les toilettes, les deux côtés soient verrouillés et qu’il soit impossible à des passagers d’y avoir accès. Les demi-mesures en sécurité ne valent rien. Ce sont de véritables mesures de sécurité qu’il faut prendre.

Toutes les améliorations apportées à la sécurité après le 11 septembre ont porté sur l’inspection des passagers. Rien n’a été fait au sujet du fret, de la sécurité matérielle ou des employés des lignes aériennes. Il existe beaucoup d’autres lacunes. En réalité, il est inutile de tout concentrer dans un seul domaine — de dépenser entre 400 et 500 millions de dollars dans un seul domaine — si l’on ne fait rien dans les autres.

My response — what should have happened after 9/11? First thing to be done is a proper risk analysis: What are the threats against Canadian aviation?

There are outside terrorists. There is Air India, with inside terrorists. There are people like Timothy McVeigh, the Oklahoma bomber. There are lots of threats against airplanes. We have to summarize what they all are, what is the chance of them happening.

Next, what are the vulnerabilities? Where are the weaknesses in air travel? I have mentioned them: cargo, airline employees, airport employees, passenger screening still, and also baggage.

Next, what protective measures could be put in place? If you want, you can spend billions and billions of dollars on security. What can you put in place? How much would it cost? How effective would it be? At the end of the day then, you have to ask what can the Canadian public afford? What risks are they willing to accept afterwards? What can they afford to put in place?

I have, now, seven proposals on how to improve security quickly, and most of these are inexpensive. The first one is to regulate the responsibility for security. Any business in the airline industry, whether it is airlines, catering, airport authorities, should have a responsibility to do a proper security assessment. The executive board of directors should be made responsible for security and have to do a full audit once a year. What does our company do? What service do we provide? What is at risk? They do not have to have a huge corporate security department and totally staff it, but they have to look at what their risks are, and then manage their risks and come up with a policy. This has been done by PIPEDA, Canada's Personal Information Protection and Electronic Documents Act. That is for customer information. They have to have a chief information officer, every company, and worry about personal information. The same thing should be done for airline security. A chief security officer should be assigned to the executive board of directors. It does not have to be a full-time position. It can be someone's assigned duties, but that person should be responsible for security.

In the United States, they have created HIPAA, The Health Insurance Portability and Accountability Act. It has a mandate on health information, privacy information in the health industry. Any leak of information carries a mandatory two-year jail sentence and \$10,000 fine for someone on the executive. This has gotten the attention of the health industry. They are now paying proper attention to security.

Je vais vous dire ce qu'aurait été ma réaction, ce que j'aurais fait après le 11 septembre. Mon premier geste aurait été de faire une analyse en règle des risques: quelles menaces pèsent sur l'aviation canadienne?

Il y a des terroristes qui viennent de l'extérieur, mais il y en a aussi de l'intérieur, comme en témoigne le vol d'Air India. Il existe des gens comme Timothy McVeigh, celui qui a placé une bombe en Oklahoma. Beaucoup de menaces pèsent sur les avions. Il faut en faire le résumé, voir quelles sont les possibilités qu'elles se concrétisent.

Ensuite, il faut voir quelles sont les vulnérabilités. Où se trouvent les points faibles dans le transport aérien? Je les ai mentionnés: le fret, les employés des lignes aériennes, les employés de l'aéroport, l'inspection des passagers encore et toujours et les bagages.

Ensuite, il faut se demander quelles mesures de protection pourraient être mises en place. Si on le veut, on peut engouffrer des milliards et des milliards de dollars en sécurité. Que peut-on mettre en place? Combien cela coûterait? Serait-ce efficace? En bout de ligne, il faut se demander ce que peut se payer le Trésor public. Quels risques les Canadiens sont-ils disposés à accepter par la suite? Quels coûts peuvent-ils assumer?

J'ai sept propositions à faire quant à la façon d'améliorer la sécurité rapidement, et la plupart d'entre elles ne coûtent pas cher. La première est de réglementer la responsabilité en matière de sécurité. Toutes les entreprises de l'industrie de l'aviation, qu'il s'agisse des lignes aériennes, des services de ravitaillement, des autorités aéroportuaires, devraient avoir la responsabilité d'effectuer une évaluation convenable de la sécurité. Il faudrait rendre le conseil exécutif responsable de la sécurité et il faudrait qu'il effectue une vérification complète une fois par année. Que fait notre entreprise? Quels services offrons-nous? Qu'est-ce qui est à risque? Il n'est pas nécessaire d'avoir un énorme service de sécurité dans l'entreprise ou des effectifs complets, mais il faut quand même s'interroger sur la nature des risques, puis les gérer et accoucher d'une politique. La LPRPDE, c'est-à-dire la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, l'a fait en ce qui concerne l'information sur les clients. Il faut que l'entreprise ait un directeur de l'information qui s'occupe des renseignements personnels. Il faudrait faire la même chose en matière de sécurité aérienne. Il faudrait nommer un directeur de la sécurité qui relèverait du conseil d'administration. Il n'est pas nécessaire que le poste soit à temps plein. Cela pourrait faire partie des tâches attribuées à un poste, mais le titulaire serait responsable de la sécurité.

Aux États-Unis, on a adopté le Health Insurance Portability and Accountability Act, le HIPAA. Cette loi confère un mandat en matière d'information sur la santé, de protection des renseignements personnels dans l'industrie de la santé. Toute fuite d'information expose un membre de la haute direction à une sentence obligatoire de deux ans d'emprisonnement et à 10 000 \$ d'amende. Cette exigence a fait réfléchir l'industrie de la santé, qui porte maintenant l'attention qu'il faut à la sécurité.

My second recommendation is to deploy police officers at the actual screening points. Right now, under Transport Canada laws, you have to have a five-minute response to the screening gates by the RCMP or the municipal police. These officers usually man a community police office in the airport. They walk around dealing with theft, lost baggage, those types of issues. Why not put them at the screening points, have them support the screening staff? Have a uniformed officer there. You get a lot more compliance from the public. They could act as an overseer. They could search tough bags. If any of the public is giving problems to the screeners, which happens quite a bit, through intimidation, they can step in and make sure that things get searched.

They could also be trained by JTF2, CSIS or the RCMP to recognize terrorists. They are trained people. They can recognize and try to spot the terrorists coming through. They could also, if biometrics is ever introduced to try to recognize terrorists, supervise that program.

My next recommendation is with respect to the passenger screening agents themselves, to increase their efficiency. Things to help them do that: Reduce the number of carry-on bags. People are allowed two carry-on bags now. Make it one. People are allowed bags that have their whole week's worth of business clothes. That is hard for a person to search in two to five seconds. It is very hard. Shrink the bags. Yes, it is inconvenient for the travelling public, but it helps the security officers. They have a smaller area to check. They can spend more time on it.

Right now, the security screeners undergo a two-week, on-the-job training course, and they are re-trained once a year. Why not make it like police officers or firemen? They train every week. This is an important job they do. Why not have them spend one shift a week, eight hours, training, recognizing new weapons?

You can have computer-simulated training. Part of their job is staring at the X-ray machine, seeing what goes through. There are computer programs that can feed fake images of weapons into that to keep them on their toes, to keep them spotting. I think that would help.

Then again, you also have to keep the RCMP and CSIS feeding to these people what are the latest weapons criminals have. The other thing is, you have Canada Customs officers downstairs. They are very good at searching bags for contraband.

Ma deuxième recommandation consiste à déployer des policiers aux points réels d'inspection. Actuellement, en vertu des lois de Transports Canada, il faut que la GRC ou les policiers municipaux puissent atteindre le point d'inspection dans les cinq minutes qui suivent l'appel. Ces agents sont habituellement affectés à un poste de police communautaire, à l'aéroport même. Ils patrouillent l'aéroport, s'occupent des vols, des bagages perdus, de ce genre de questions. Pourquoi ne pas les affecter aux points d'inspection, où ils pourraient offrir du soutien aux inspecteurs? Ce serait bon d'avoir un agent en uniforme là. Le public serait beaucoup plus respectueux des lois. Ils agiraient en quelque sorte comme des chiens de garde. Ils pourraient fouiller les valises. Si un membre du public crée des problèmes à l'inspecteur, ce qui arrive assez souvent, qu'il cherche à l'intimider, ils peuvent s'interposer et voir à ce que les fouilles soient effectuées.

Ils pourraient aussi recevoir de la formation de la FOI2, du SCRS ou de la GRC pour les aider à reconnaître les terroristes. Ce sont des gens qui ont une formation. Ils peuvent reconnaître et essayer de repérer les terroristes qui se présentent à l'aéroport. Ils pourraient aussi, si jamais la biométrie est utilisée pour essayer de repérer les terroristes, superviser ce programme.

Je recommanderais ensuite en ce qui concerne les agents d'inspection des passagers comme tels, d'accroître leur efficacité. On pourrait notamment réduire le nombre de sacs que l'on peut emporter à bord de l'appareil. Actuellement, le passager peut en avoir deux. Réduisons ce nombre à un. On permet aux gens de monter à bord de l'appareil avec des sacs qui contiennent suffisamment de vêtements pour toute la durée de leur voyage d'affaires. Il n'est pas facile de fouiller cela en deux ou cinq secondes. Réduisez la dimension des sacs autorisés. Cela incommoderait effectivement le public voyageur, mais aiderait les agents de sécurité. Ils en auront moins à vérifier. Ils pourront ainsi consacrer plus de temps à chaque sac.

Actuellement, les inspecteurs de la sécurité ont droit à un cours de formation sur le tas de deux semaines, suivi d'un cours de recyclage chaque année. Pourquoi ne pas leur offrir la même formation que l'on offre aux policiers ou aux pompiers? Ceux-ci reçoivent de la formation toutes les semaines. Ils effectuent un travail important. Pourquoi ne pas réserver un quart de travail par semaine, c'est-à-dire huit heures, à de la formation en vue de pouvoir repérer les nouvelles armes?

On peut aussi donner de la formation dans le cadre de laquelle des situations sont simulées par ordinateur. Une partie du travail de l'inspecteur consiste à surveiller l'écran de la machine à rayons X, d'examiner les bagages qui y défilent. Il existe des programmes d'ordinateur qui peuvent y ajouter de fausses images d'armes de manière à ce qu'ils restent sur leurs gardes, qu'ils continuent d'essayer de repérer des armes. Je crois que cela aiderait.

Il faudrait aussi que la GRC et le SCRS continuent de tenir ces gens au courant des dernières armes auxquelles ont accès les criminels. N'oubliez pas qu'en bas, il y a des agents de Douanes Canada. Ils excellent à fouiller les bagages pour repérer les objets de contrebande. Ce sont d'excellents agents, très crédibles.

They are very good, credible people. Why not bring them upstairs and have them act as supervisors or as helpers? They are trained specialists in that area.

The whole idea is to raise the standards on training these people. Right now, they are good people. They get minimum wage. They can do a decent job. Why not raise the standards to such a level they have to hire very high quality people. It will force the contractors to pay more for these employees, but that will help in hiring better-qualified employees. They will be able to keep them longer, and you will have better standards coming out of it.

The next one, and probably my most important one, is airline employee security. Right now, the passengers, the pilots and the flight attendants go through an extensive check to go through passenger screening. Meanwhile, your mechanics, your cleaners, your ramp loaders just show their RAP, Canada restricted airside pass, and walk right through. They carry bags with them, their lunch bags, their gym bags, their clothes bags. There is no check on them done at all. They can take anything through the checkpoint. They can put an explosive device on a plane. They could leave a weapon in the washroom, in a screened area, for someone to pick up. It is a wide-open area. I am sure the pilots who are presenting to you this afternoon will complain, why are they going through the check and not the rest of the employees?

The other problem is the employees have a restricted airside pass. It is very easy to get that. You have to go to the airport authority. You get a criminal background check on you, but when people first apply, they are given a temporary pass. They get fingerprinted. They fill out the forms, and that goes away to the RCMP and CSIS for a check. In the minimum of three months in the meantime, they can go anywhere in the airport. They have to have an escort only. Someone has to escort them. Another already-passed employee has to escort them, but they can take anything in with them.

It is very easy. Right now, the cleaning staff, loading staff, the airlines staff and the employees at the airport are being hired all the time. Someone who wants to get a job can have their temporary screening and go right through.

The other problem is that, in my understanding, the only people turned down for a RAP pass are those who are deemed a threat to the security of the national interest. People with drug records, criminal records, drinking and driving, all those types, still get their pass. The criminal background check is done every five years. Why not do it every year? A lot can happen to employees in five years.

Pourquoi ne pas les faire monter d'un étage et leur confier la supervision ou le soutien? Ils sont des spécialistes formés dans ce domaine.

L'idée est de relever les normes de formation de ces gens. Pour l'instant, ces agents touchent le salaire minimum. Ils peuvent faire un travail décent. Pourquoi ne pas hausser les normes à un tel niveau qu'on est obligé d'engager des personnes très compétentes? Les entrepreneurs seront obligés de verser de plus gros salaires à ces employés, mais ils auront moins de difficultés à recruter des employés plus qualifiés. Ils pourront ainsi les garder plus longtemps, de sorte que les normes s'en trouveront améliorées.

Une autre recommandation — probablement la plus importante — concerne la sécurité des employés des lignes aériennes. Actuellement, les passagers, les pilotes et les agents de bord font l'objet d'une vérification complète lorsqu'ils sont soumis à l'inspection. Entre-temps, les mécaniciens, les préposés à l'entretien et ceux qui chargent les appareils n'ont qu'à montrer leur laissez-passer pour zone d'accès réglementé. Ils emportent avec eux des sacs, des boîtes à lunch, des sacs de sport, des sacs de vêtement. Personne ne vérifie quoi que ce soit à leur sujet. Ils peuvent faire passer n'importe quoi au point de contrôle. Ils peuvent placer un engin explosif à bord de l'appareil, ils pourraient laisser une arme dans les toilettes, dans une zone non visible, où quelqu'un pourrait venir la prendre. Les contrôles sont peu nombreux. Je suis convaincu que les pilotes qui vous feront un exposé cet après-midi se plaindront de ce qu'ils doivent se soumettre à l'inspection, contrairement au reste des employés.

L'autre problème, c'est que les employés ont un laissez-passer leur donnant accès aux zones réglementées. Il est très facile d'en obtenir. Vous n'avez qu'à postuler un emploi auprès de l'autorité aéroportuaire. On vérifiera que vous n'avez pas d'antécédent criminel, mais dès l'embauchage, on vous remet un laissez-passer temporaire. On prend vos empreintes digitales. Vous remplissez des formulaires, qui sont envoyés à la GRC et au SCRS pour vérification. Entre-temps, soit trois mois au moins, vous êtes libre de circuler comme bon vous semble à l'aéroport. La seule exigence est qu'il faut une escorte. Un autre employé qui a déjà reçu son laissez-passer permanent doit vous escorter, mais vous pouvez emporter ce que vous voulez.

C'est très facile. On est constamment en train d'engager des préposés au nettoyage, au chargement des appareils, des employés de lignes aériennes et des employés d'aéroport. Toute personne qui souhaite obtenir un emploi peut obtenir un laissez-passer temporaire et circuler librement.

Autre problème, si j'ai bien compris, les seules dont la demande de laissez-passer est rejetée sont les personnes qui sont réputées représenter une menace pour la sécurité ou l'intérêt national. On parle donc de ceux qui sont connus pour vendre de la drogue, pour avoir commis des actes criminels, pour avoir conduit avec facultés affaiblies et qui obtiennent quand même un laissez-passer. La vérification des antécédents judiciaires est effectuée tous les cinq ans. Pourquoi ne pas la faire chaque année? Il peut se passer beaucoup de choses dans la vie d'un employé, en cinq ans.

The other problem is you are looking for a criminal background check. Who knows if the person is a terrorist or not? I think 15 of 19 of the terrorists who came in on 9/11 had legitimate visas. They had no criminal record in their past. Same thing here. When you are hiring an employee, you have no idea of what political organization or religious whatever he is a member, and you have no idea whether he wants to blow up a plane or not.

The restricted airside pass and the criminal background check do not do anything for them.

Another thing — and my recommendations 5 and 6 are pretty similar — you have two areas of security at the airport. You have passenger screening, which was the responsibility of the airlines and now of CATSA, and you have airport site security. One works under the Air Carriers Security Measure. The other one works under the Aerodrome Security Measure. There is conflict in that act. They work separately. They do not communicate. Why not have the two people working together, communicating? You could have a natural progression through all the jobs. It would be a lot easier.

Right now we have had conflict. When I was a manager at Vancouver airport, one night I was working and I set off an alarm at one of the passenger screening doors in the international terminal. I waited for a half an hour and no security from the airport showed up. I was kind of surprised. I left and continued my audit. Three hours later, that alarm was still going off.

The next day I went to check with them, and they said, “Oh no, we do not respond to that alarm. The airlines are in charge of the passenger gates.” But the airlines share all the gates, and they only use them for an hour and a half at a time. This gate was not in use. There was no one from the airlines who even knew about it. How can they respond to it? So that conflict, “it is your responsibility, no, it is yours,” leads to big holes, big gaps. If you put them together in one group, it would be a lot better.

I think that group should be a multiparty unit. It should be CATSA, the airlines and the airport authorities. All three have a vested interest in this. Right now, the airport security is strictly run by the airport authorities. The airlines have a huge stake in it. They foot the bill in the end for it — or they did before — they should have a definite say on what is going on there.

My last recommendation is cargo security, and that is the biggest hole right now. Right now, it is a weakness. You can go in with a parcel and say, “I am shipping this to my grandmother.” They will say, “Thank you very much,” put it on the bottom of the plane, and it goes right with the passengers on the top in any plane in North America, any plane in the world. There have to be better security checks.

Il y a aussi le fait que l’on ne cherche que les antécédents criminels. Qui sait si la personne est un terroriste? Si ma mémoire est bonne, 15 des 19 terroristes qui ont franchi les contrôles à l’aéroport, le 11 septembre, avaient des visas en règle. Ils n’avaient pas d’antécédents criminels. C’est la même chose ici. Quand vous engagez un employé, vous ignorez s’il est membre d’une organisation politique ou religieuse et vous ne savez pas s’il souhaite faire exploser un appareil.

Le laissez-passer pour les zones d’accès réglementé et la vérification des antécédents criminels ne permettront pas de repérer ces individus.

Autre chose — mes recommandations 5 et 6 se ressemblent pas mal —, il existe deux zones de sécurité à l’aéroport. Il y a, d’une part, l’inspection des passagers qui était la responsabilité des lignes aériennes et qui relève désormais de l’ACSTA et, d’autre part, la sécurité de l’aéroport. Un volet de la sécurité relève de la Mesure de sécurité des transporteurs aériens, l’autre, de la Mesure de sécurité des aéroports. Il y a un conflit dans cette loi. Ces deux secteurs de la sécurité sont distincts. Ils ne communiquent pas entre eux. Pourquoi ne pas les faire travailler de concert, les obliger à communiquer? Vous pourriez avoir une progression naturelle dans tous les emplois. Ce serait beaucoup plus facile.

Il y a eu des conflits. Quand j’étais gestionnaire à l’aéroport de Vancouver, un soir, je travaillais et j’ai déclenché l’alarme à l’une des portes de contrôle des passagers au terminal international. J’ai attendu une demi-heure. Aucun agent de sécurité de l’aéroport ne s’est pointé. J’en ai été quelque peu étonné. Je suis parti et j’ai continué de faire ma tournée. Trois heures plus tard, l’alarme sonnait toujours.

Le lendemain, je suis allé les services de sécurité et ils m’ont dit qu’ils ne répondaient pas à cette alarme. Ce sont les lignes aériennes qui sont responsables des contrôles avant l’embarquement. Toutefois, les lignes aériennes se partagent toutes les barrières, et elles ne les utilisent que pour une heure et demie à la fois. Cette barrière n’était pas utilisée. Personne des lignes aériennes n’était au courant. Comment peuvent-ils y réagir? Le fait de se refiler la responsabilité comme cela, de dire que ce n’est pas la nôtre, mais bien la vôtre, crée des vides. Si on pouvait tout regrouper, ce serait bien mieux.

J’estime que ce groupe devrait être une unité multipartite. Il faudrait que ce soit l’ACSTA, les lignes aériennes et les autorités aéroportuaires. Les trois ont un intérêt à cet égard. Actuellement, la sécurité de l’aéroport relève uniquement des autorités aéroportuaires. Les lignes aériennes ont un énorme enjeu dans la sécurité. En bout de ligne, ce sont elles qui paient la facture — du moins, elles la payaient auparavant —, de sorte qu’elles devraient avoir leur mot à dire.

Ma dernière recommandation concerne la sécurité du fret, celle qui accuse les plus graves lacunes pour l’instant. On peut se présenter avec un colis, dire qu’on l’envoie à sa grand-mère. On vous remerciera, on placera le colis dans la soute de l’appareil et il est transporté en même temps que les passagers à l’étage au-dessus par avion partout en Amérique du Nord, dans le monde. Il faut améliorer les vérifications aux fins de sécurité.

Right now they ask, "What is in the bag?" You just lie and say "presents," and that is it. That is the only check done. If you are doing all that work on the passengers, you should do the same thing on cargo. Put security into the cargo warehouses. Check all the bags. Have dogs in there for explosive vapour detection.

They have known shippers, all these types of problems. You cannot rely on your small courier units to do security checks. These small parcels come from all over. Everything has got to be checked at the airport. Put it through a solid check. If you are going to spend all that money on the top, on the passengers, inconveniencing them, you had better do a good job on the bottom.

My summary, security is like an onion. It is full of multiple layers.

You have to put in as many layers as possible to, one, deter someone from even attempting it and going elsewhere, or, two, you hope to catch them and stop them.

So far, everything is focused on the front door. Security has been like a chain. It has links. As soon as you break one link, the chain of security is useless. It has a very strong link at passenger screening, but it really has no links for cargos, airline employees or those types of things. That has to be improved.

One of the options after 9/11 would have been to do nothing, and really that is actually what has happened. It has taken a year to put security in place. There have not been any major improvements yet, and nothing has happened. There have been no security threats. 9/11 was a freak attack. No one else has tried that yet.

That is not my recommendation, do nothing. You have to do certain things, but you have to do them effectively. You have to do them cohesively, as a full unit. The worst thing is that you can spend all the money on airline security, and then someone could stand at the end of a runway in a parking lot with a surface shoulder missile and take a plane down that way.

It is really that you have say how much you are willing to spend, who has to cover the costs, and what risks we are willing to deal with, maintain and live with.

The Chairman: Thank you very much, sir.

It was very comprehensive. It covered a great many areas, and I know that we have many questions for you this morning.

Senator Cordy: You have certainly given us much information.

You talked about the new machinery or new security equipment being brought in.

Pour l'instant, on demande ce qui se trouve dans le colis. Vous n'avez qu'à mentir et dire «des cadeaux». On ne vous en demandera pas plus. Si vous prenez autant de mesures à l'égard des passagers, il faudrait faire la même chose à l'égard du fret. Placez des agents de sécurité dans les entrepôts du fret. Vérifiez tous les colis. Installez-y des chiens capables de détecter des vapeurs d'explosif.

Certains expéditeurs qui sont connus pour poser toutes sortes de problèmes. Vous ne pouvez pas vous fier aux petits services de messagerie pour faire les inspections de sécurité. Ces petits colis viennent de partout dans le monde. Il faut que tout soit vérifié à l'aéroport. Insistez sur une vérification complète. Ce serait bête de dépenser tout cet argent à l'étage au-dessus, au niveau des passagers, de les incommoder, sans faire plus à l'étage inférieur.

Bref, la sécurité, c'est un peu comme un oignon dont chaque couche représente un train de mesures distinct.

Il faut y ajouter le plus de couches possible pour, primo, dissuader le terroriste de même essayer ou, secundo, pour l'empêcher d'agir et l'arrêter.

Jusqu'ici, les feux ont été braqués sur les parties les plus visibles. Or, la sécurité est une chaîne dont la solidité est tributaire de la force de chacun des chaînons. Dès qu'on en brise un, c'est toute la chaîne qui tombe. Donc, le chaînon symbolisant l'inspection des passagers est très fort, mais il n'en existe pas pour le fret, les employés des lignes aériennes et ce genre de choses. Il faut améliorer cet aspect.

Une des options à notre disposition après le 11 septembre aurait été de ne rien faire et, en réalité, c'est ce qui s'est produit. Il a fallu un an pour mettre en place des mesures de sécurité. Il n'y a pas eu d'améliorations majeures et, pourtant, rien ne s'est produit. Il n'y a pas eu de menace. Le 11 septembre a été un phénomène isolé. Nul autre n'a essayé de le reproduire.

Ce n'est pas là ma recommandation, c'est-à-dire de ne rien faire. Il faut prendre certaines mesures, mais il faut le faire de manière efficace. Il faut le faire avec cohésion, envisager la sécurité comme un tout. Le pire serait qu'on consacre tout l'argent à la sécurité aérienne, puis que quelqu'un se tienne au bout de la piste, dans un terrain de stationnement, et tire un missile sur l'appareil.

En réalité, il s'agit de savoir combien vous êtes disposé à dépenser, qui assumera les frais et quels risques vous êtes disposé à accepter.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur.

Votre exposé a été très complet. Il portait sur bien des domaines, et je sais que nous aurons de nombreuses questions à vous poser ce matin.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez certes fourni beaucoup d'information.

Vous avez parlé des nouvelles machines ou du nouvel équipement de sécurité que l'on introduisait dans les aéroports.

How do we keep ahead of it? We are trying to keep airports and ports secure. We are bringing in what we think is the latest and best equipment, and yet we are working against people who have unlimited resources. We could spend the whole Canadian budget on security of the airports, the ports and land borders.

How do we keep ahead of it? What can we do?

Mr Wilmink: You are exactly right. You could spend unlimited finances. You have to come to a reasonable balance. What are we willing to live with? What can we afford to do?

You want to try and get good machinery, such as for explosive vapour detection. You want to buy it from companies that promise to upgrade it. As new threats are found, as new explosive materials are found, they will incorporate that into the machine. You want to make sure that happens.

At the end of the day, it is a balancing act. You have to say, "Okay, we will protect ourselves against 95 per cent of the risks, the other five per cent is just too expensive. We cannot do it."

You want to make it hard enough that you can stop a simple someone who gets mad at the government, who gets mad at someone and says, "I am going to go out with a bomb this afternoon to an airplane and blow it up."

You want to stop those small, unsophisticated, unplanned attacks. We can do that. The very planned, very methodical acts are very hard to stop. You could spend the whole budget on airline security, and then they will go and hit the power lines. They will hit a nuclear power facility. They will hit the dams, the water supplies.

Part of it is a balancing act. We are Canada. What are the threats against us?

We are right beside the United States; maybe they will take our equipment and use it to attack the United States. All of these things have to be covered.

Your question comes down to you can never secure anything 100 per cent. You have to live with the residual risk. That is a very tough decision on what the balancing act is. There really is no answer to your question.

Senator Cordy: You also gave us the example at the Vancouver airport of the question of who is in charge.

Mr Wilmink: Yes.

Senator Cordy: You have limited resources to spend, and you are trying to get best value for your dollar. You certainly need all the parties working together, and you need some intelligence-gathering.

Who should be in charge? Should there be one overall body in charge of security at the airports?

Comment conserver notre avance? Nous essayons de faire des aéroports et des ports des endroits sûrs. Nous y introduisons ce que nous croyons être le plus récent et le meilleur équipement et, pourtant, nous luttons contre des personnes qui ont des ressources illimitées. Nous pourrions consacrer tout le budget canadien à la sécurité dans les aéroports, les ports et à la frontière.

Comment garder notre avance? Que pouvons-nous faire?

M. Wilmink: Vous avez tout à fait raison. Vous pouvez dépenser des sommes illimitées. Il faut en venir à un équilibre raisonnable. Que sommes-nous disposés à accepter? Que pouvons-nous faire, selon nos moyens?

On veut acquérir de bonnes machines, surtout pour la détection des vapeurs d'explosif. On veut les acheter d'entreprises qui s'engagent à faire les mises à niveau, c'est-à-dire qu'à mesure que de nouvelles menaces font surface, que l'on découvre de nouveaux matériaux explosifs, on les intègre à la machine. C'est ce qui est souhaitable.

En bout de ligne, tout est une question d'équilibre. Il faut se dire que l'on se protège contre 95 p. 100 des risques, mais qu'il en coûterait tout simplement trop cher de se protéger contre les 5 p. 100 qui restent. C'est impossible.

Vous voulez rendre la vie suffisamment difficile à celui qui, ulcéré par son gouvernement, dit: «Cet après-midi, je vais installer une bombe dans l'avion et le faire sauter».

Vous voulez mettre un frein à toutes ces petites attaques non planifiées et assez simples. C'est possible. Les actes très méthodiques et très planifiés sont extrêmement difficiles à arrêter. Vous pourriez engouffrer tout le budget dans la sécurité aérienne. Les terroristes ne feraient que s'en prendre aux lignes de transport de l'électricité, ou encore à une centrale nucléaire. Ils frapperaient des barrages, l'approvisionnement en eau.

Il s'agit en quelque sorte d'un jeu d'équilibre. Nous sommes le Canada. Quelles sont les menaces qui pèsent sur nous?

Nous sommes juste à côté des États-Unis. Ils chercheront peut-être à prendre notre équipement pour attaquer les États-Unis. Il faut tenir compte de toutes ces éventualités.

En réalité, on ne peut pas se prémunir contre tous les risques. Il faut s'attendre à ce qu'il en reste. Il est très difficile de décider quelle part de risque on peut assumer. Il n'existe pas vraiment de réponse à votre question.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez aussi parlé de qui au juste est en charge à l'aéroport de Vancouver.

M. Wilmink: Effectivement.

Le sénateur Cordy: Les ressources sont limitées, et l'on essaie d'en tirer le maximum. Il faut assurément que toutes les parties travaillent de concert et que l'on fasse du renseignement de sécurité.

Qui devrait en être responsable? Faudrait-il que la sécurité dans les aéroports relève d'un seul organe?

Mr Wilmink: I think, yes, there should. It should be one department that is all encompassing, communicates among all the different subgroups and gets the information through.

You are right about intelligence. A lot of times, the best thing we can do is fight al-Qaeda in their zone. We can stop the terrorism from starting at their area, but still, within the airport you have to work together as a team, one group.

Who should be at the top? I am not sure.

One of the most important things, though, is that this security team has to be given the proper respect to do its job properly. Prior to 9/11, and even now, security is seen as a hindrance. Security slows down passengers going through the line-ups. Security makes employees wait in long line-ups. It creates an added cost, added time constraints. It slows things down.

A lot of the time, security is not given the proper respect. "Yes, we should do that, but it is more important that our passengers should have a good time. They enjoy their time there and they get through line-ups quickly."

We have to make the priority of security very detailed, very important. That is why I recommend putting legislation in with set laws on you must follow security principles. You must address your principles and explain your actions on how you attack them.

That is vital. Without that support, the airport security managers will try to do their job, but will get cut off by vice-presidents of other departments and those types of things.

Senator Cordy: They are cut off through trying to balance the flow of cargo and passengers with the need for security?

Mr Wilmink: Exactly.

Senator Cordy: What about the public's need to know whether security is functioning well? We have heard people say, "You should not give the public too much knowledge because everybody else will find out about security plans." What should the public know about security at the airports?

Mr Wilmink: I think the public has to know what the security measures are — I think it is open. They have to have an open policy. They have to know what the security measures are in place. They have to know why they are there. They have to know how they are being followed.

If they understand that and you get their buy-in, then you have 95 per cent of your potential problem, potential people, working on your side.

Instead of forcing a fee on people and forcing security measures on them that they know nothing about, explain to them why they are doing it, what the weaknesses are. Then, they

M. Wilmink: Je le crois. Il faudrait qu'il y ait un groupe qui prenne tout cela en charge, qui assure la liaison entre tous les sous-groupes et qui fasse circuler l'information.

Vous avez raison de dire qu'il faut faire du renseignement de sécurité. Souvent, la meilleure chose à faire est de livrer bataille à el-Qaïda sur son propre terrain. On peut empêcher le terrorisme de naître dans cette zone, mais il faut tout de même, à l'aéroport même, travailler en équipe, ne faire qu'un.

Qui devrait tout chapeauter? Je ne le sais trop.

Un des points les plus importants à retenir, c'est que l'équipe de sécurité doit jouir du respect qui lui revient pour bien jouer son rôle. Avant les attaques du 11 septembre et même maintenant, la sécurité est vue comme une entrave. La sécurité ralentit l'embarquement des passagers, oblige les employés à faire la file, ajoute un coût et des contraintes de temps. Elle ralentit tout le processus.

Souvent, la sécurité n'occupe pas la place qui lui revient. On reconnaît qu'il faudrait faire ceci ou cela, mais il importe plus d'éviter les inconvénients aux passagers, de faire de l'aéroport une expérience agréable pour eux et de ne pas les faire attendre en file trop longtemps.

Il faut faire de la sécurité une priorité bien précise et de la plus haute importance. C'est pourquoi je recommande d'adopter des lois qui obligent à respecter les principes de sécurité. Il faut énoncer les principes et expliquer comment on va s'y prendre pour les respecter.

C'est crucial. Sans ce soutien, les gestionnaires de la sécurité dans les aéroports vont tenter de bien faire leur travail, mais ils se feront court-circuiter par les vice-présidents d'autres services et ainsi de suite.

Le sénateur Cordy: Ils se font court-circuiter parce qu'on tente d'en arriver à un équilibre entre la circulation du fret et des passagers et le besoin de sécurité?

M. Wilmink: Justement.

Le sénateur Cordy: Qu'arrive-t-il du besoin, pour le public, de savoir que la sécurité est efficace? Nous avons entendu des gens nous dire qu'il ne faudrait pas trop informer le public parce que tous les autres connaîtraient alors les plans de sécurité. Que faudrait-il que le public sache au sujet de la sécurité dans les aéroports?

M. Wilmink: Il faudrait qu'il sache quelles mesures de sécurité sont en place — il faut qu'il y ait transparence, selon moi. Il faut que la politique soit transparente. Il faut que le public sache quelles mesures sont prises. Il doit en connaître la raison. Il faut qu'il sache qu'on les respecte.

Si on arrive à lui faire comprendre cela et qu'il en reconnaît la nécessité, vous aurez gagné 95 p. 100 de la bataille.

Plutôt que de faire payer des droits au voyageur et de lui imposer des mesures de sécurité dont il ignore tout, il faut lui en expliquer le bien-fondé, les points faibles du système. Il faut être

have to be honest. You have to say, "We are protecting against these, these and these risks. These are the measures, how we do it and how we want you to follow through with it."

You have to be honest. There are still outside risks at the end. You may not go into detailed specifics on the actual ways of creating the terrorist attack, but you have to go to general measures that give the public enough of an idea that they buy in. If they do not buy into it, you ask them the security question, "Was your bag out of your hands?" They will say, "No," but they came from the Hotel Vancouver, the Hotel Chateau. The bags were put at the front door. The bellhop put them on the bottom of the bus. They have been out of their sight from the time they left the hotel room to the airport. That is reality.

They have to be made aware of that. Then maybe they will look through their bags when they get off the bus. If you get their buy-in, you will get security.

Senator Cordy: What about lapses in security? Should the public be aware, for example, that at the Pearson airport, somebody got through without passing security quite easily? Should the public be aware of lapses in security?

Mr Wilmink: I think they should because it will put more pressure on security to do their job properly. If they are made aware, they can have penetration tests; Transport Canada officials get fake firearms, put them in their pocket and go through screening. If the public were made aware that only 40 per cent, 50 per cent of these people are actually getting caught, they would say, "Wait a second. How come? Do your job better. Spend more on security or train your employees better."

I really think weaknesses like that should be made public, and it will just lead to things toughening up. If a problem is known to the bad guys, it is known to the good guys as well, and they had better work hard to clear that area up.

Senator Cordy: Perhaps there should be a report quarterly, or two or three times a year.

Mr Wilmink: Definitely, yes.

Senator Meighen: Mr. Wilmink, you are a security expert. Following on from Senator Cordy's question, we have been told by some airport authorities that we should not have frank, open, public discussions of security measures because that will just alert the bad guys to the holes in the security net. This seemed, frankly, a somewhat naive argument to us, but I wonder about your reaction.

You mentioned earlier that we should not discuss actual specifics about how to detect certain weapons perhaps or other things like that, and I can quite understand that. However, do you think that to discuss the strengths and weaknesses generally of security measures could give aid and comfort in any way to anybody planning an illegal act at an airport?

honnête, dire qu'on se prémunit contre tel et tel risques. Voilà les mesures prises pour les contrer, voilà comment nous nous y prenons et comment nous aimerions que vous vous y conformiez.

Il faut être honnête. En fin de compte, il subsiste des risques. Il n'est peut-être pas nécessaire d'entrer dans le détail des moyens concrets permettant de mener une attaque terroriste, mais il faut expliquer les mesures générales prises avec assez de précision pour convaincre le voyageur de les accepter. S'il n'en voit pas la nécessité, vous lui demanderez s'il a constamment eu l'oeil sur ses bagages et il vous répondra par l'affirmative. Or, il vient de l'hôtel Vancouver, de l'hôtel Chateau. Ses bagages ont été laissés à la porte d'entrée principale. Le chasseur les a placés dans la soute à bagages de l'autocar. Il n'avait donc pas ses bagages avec lui à partir du moment où il a quitté la chambre d'hôtel jusqu'à son arrivée à l'aéroport. Voilà comment les choses se passent vraiment.

Il faut qu'il y soit sensibilisé. Peut-être qu'à ce moment-là, il examinera ses bagages à l'arrivée à l'aéroport. Si vous le persuadez du bien-fondé des mesures, la sécurité sera alors efficace.

Le sénateur Cordy: Qu'en est-il des failles de la sécurité? Faudrait-il que le public sache, par exemple, qu'à l'aéroport Pearson, quelqu'un a réussi très facilement à contourner la sécurité? Le public devrait-il connaître les lacunes du système de sécurité?

M. Wilmink: Je le crois parce que cela poussera la sécurité à mieux faire son travail. S'il en est informé, il pourra faire des essais de pénétration. Des fonctionnaires de Transports Canada pourront essayer de passer de fausses armes à l'inspection. Si le public savait que 40 p. 100 ou 50 p. 100 seulement de ces armes sont détectées, il exigerait d'en connaître la raison. Il demanderait que la sécurité fasse mieux son travail, que l'on injecte plus d'argent dans la sécurité ou que l'on forme mieux les employés.

J'estime vraiment que le public devrait être informé de ces lacunes. On obtiendra ainsi un resserrement des mesures de sécurité. Si les personnes malintentionnées sont au courant des failles du système, les autres le seront aussi, et il faudra y voir.

Le sénateur Cordy: Il faudrait peut-être exiger la présentation d'un rapport tous les trois mois ou deux ou trois fois par année.

M. Wilmink: Certes.

Le sénateur Meighen: Monsieur Wilmink, vous êtes un expert de la sécurité. Pour revenir à la question posée par le sénateur Cordy, des autorités aéroportuaires nous ont affirmé qu'il faudrait éviter une discussion franche, ouverte et publique des mesures de sécurité parce que cela ne ferait que renseigner les personnes mal intentionnées sur les failles du système de sécurité. L'argument nous a semblé, à vrai dire, un peu naïf, mais je me demande ce que vous en pensez.

Vous avez dit tout à l'heure qu'il ne faudrait peut-être pas parler des moyens précis pris pour détecter certaines armes, par exemple, ce que je peux aisément comprendre. Toutefois, croyez-vous qu'un débat général sur les Forces et les faiblesses des mesures de sécurité faciliterait la commission d'un acte illégal à l'aéroport?

Mr Wilmink: No, I do not think so. I think that for the terrorists, the holes are so gaping and wide open that anyone can figure them out. These terrorists who do a planned and trained attack can find the weaknesses. If you hang around the airport for a day or two or three days, you can see the weaknesses. You can see fuel trucks coming from their fuel dump, loading up, driving in open areas, going through the gates, not even checked, just because they have the right badge, and going through.

Why not put a bomb on a fuel truck? It is parked beside right beside the 747. It is parked right beside the terminal. Those types of things.

The terrorists know the holes. Hiding that information is not going to help. The exact same argument is going on in the computer security field right now. Do we release weaknesses and let the bad guys find out? I think we do release them, because it makes the owners of those security measures tighten them up and be responsible for them. I think that naïveté is a protection measure. They do not want to make themselves look bad. If the public found out how many weaknesses there were, they would be quite upset.

Senator Meighen: If they were quite upset, what should that lead to, in your view? Do I understand you to say that it should lead to the adoption of your priority recommendations here?

Mr Wilmink: I think it is a good start, yes.

Senator Meighen: If we did that, have you any estimate of how much that would cost?

Mr Wilmink: I do not have a firm estimate. I think it could be done within the tax that is already being collected now. It could be readdressed. For \$1 million for an explosive vapour detection machine, plus U.S. \$1 million a year for upkeep, you could have a lot of police officers with dogs.

A lot of these things — reassigning patrols at the airports — is not going to cost anything. Combining the two air security measures is not going to cost anything. As for reassigning the police officers to the front gates, they are already paid for right now by the airlines. You are just changing their duties and actually giving them a pure preventive duty instead of a reactive one. I tried to make these as cost-inexpensive as possible.

Senator Meighen: You point out here that CATSA has been collecting a departure tax for seven months and, in your view, the results have been zilch.

Mr Wilmink: Yes.

Senator Meighen: Do you know where the money has gone? Furthermore, do I understand correctly that CATSA only has jurisdiction over passengers and not over cargo or airport employees?

Mr Wilmink: I am not sure of the final jurisdiction. Right now their only action has been on passenger screening. My idea of where the money has gone is, before 9/11, the airlines were paying

M. Wilmink: Non, je ne le crois pas. Les lacunes sont si grandes que n'importe qui peut les repérer. Les terroristes qui envisagent une attaque planifiée avec l'aide de personnes formées à cet effet trouveront les failles eux-même. Si vous vous tenez à l'aéroport pendant une journée ou deux, vous les repèrerez. Vous verrez les camions-citernes faire le plein et quitter le dépôt, rouler et franchir les barrières sans même être arrêtés, simplement parce qu'ils ont le laissez-passer qu'il faut.

Pourquoi ne pas placer une bombe dans le camion-citerne? Il se gare juste à côté du 747, juste à côté du terminal.

Les terroristes connaissent les failles. Il ne servirait à rien de cacher ce genre d'information. On invoque le même argument actuellement dans le domaine de la sécurité informatique. Rendons-nous publiques les failles du système, de sorte que les malintentionnés en seront informés? À mon avis, il faut les rendre publiques parce que cela oblige les propriétaires de ces systèmes à resserrer les mesures de sécurité et à en assumer leur responsabilité. La naïveté est une mesure de protection. Ils ne veulent pas ternir leur image. Si le public apprendait combien il y a de failles, ils en seraient très contrariés.

Le sénateur Meighen: S'ils étaient très contrariés, quel devrait en être le résultat? Ai-je bien compris ce que vous dites, que cela mènerait à l'adoption de vos recommandations prioritaires?

M. Wilmink: Ce serait un bon point de départ, effectivement.

Le sénateur Meighen: Si nous le faisons, avez-vous une idée du coût?

M. Wilmink: Je n'ai pas de coût estimatif ferme. J'estime qu'il y aurait moyen de le faire au moyen de la taxe qui est actuellement prélevée. Elle pourrait servir à d'autres fins. Comparativement au prix d'un million de dollars du détecteur de vapeurs d'explosif, plus un million de dollars US pour son entretien, vous pourriez vous payer bien des policiers accompagnés de chiens renifleurs.

Beaucoup de ces mesures, par exemple réaffecter les agents de patrouille à l'aéroport, ne coûteraient rien. Combiner les deux mesures relatives à la sécurité aérienne ne coûterait rien. Quant à l'idée de réaffecter les policiers aux barrières situées à l'avant, leurs services sont déjà payés par les lignes aériennes. Vous modifiez simplement leurs fonctions et, en réalité, vous leur confiez un travail de prévention seulement plutôt que d'intervention. J'ai tenté de réduire au maximum le coût de mes recommandations.

Le sénateur Meighen: Vous faites remarquer que l'ACSTA prélève depuis sept mois une taxe de départ qui n'a donné aucun résultat.

M. Wilmink: C'est bien cela.

Le sénateur Meighen: Savez-vous où est allé cet argent? Par ailleurs, ai-je bien compris que l'ACSTA n'a compétence que sur les passagers, qu'elle n'est pas responsable du fret et des employés de l'aéroport?

M. Wilmink: Je ne suis pas trop sûr de la compétence définitive. Pour l'instant, les seules mesures qu'elle a prises concernent le filtrage des voyageurs. J'ai l'impression qu'avant le 11 septembre,

for passenger screening themselves and managing it. That was part of your ticket cost. After 9/11, CATSA said "We will pick up the bill for that. Not only that, but we will pay the airlines to manage it because we do not have the management staff in place yet."

Senator Meighen: You pointed out there is no difference in quality.

Mr Wilmink: No difference in quality at all, that is correct. Some of the money has gone to train new inspectors and some of the money has gone for the explosive vapour detection equipment. They have also put out to tender upgraded training for passenger screening. That money has gone out, and they are designing a new training program right now.

I would be very curious myself as to where the money has gone.

Senator Meighen: This committee has heard evidence in the marine field with respect to containers coming into our ports and the percentage of those containers that are regularly searched. It is somewhere between one-and-a-half and three per cent.

Random checks, as you point out in your evidence, have great merit. Obviously, nobody knows when he or she is going to be stopped. Indeed, I have seen that happen to passengers at various airports, particularly in the U.S.

Do you have any idea as to what percentage should be checked? Is there a mathematical formula that would provide the best screening? In other words, if you check three per cent or four per cent, is that just as good as doing nine per cent or ten per cent?

Mr Wilmink: No. I think, actually, the formula depends on your budget, what you can afford to do and what you can afford time-wise. Obviously, 100 per cent would be great. If you talk not about marine cargo, but with respect to baggage and people going on the planes, if you check one, two or three people per flight, that is good. Yes, the terrorists could put 10 people on board with 10 bags, and you will not get them. As soon as you get one positive hit for an explosive device, hopefully they shut down the airport and you check everyone's bags in that airport. I think it comes down to a balancing act on how much money you have and your operational expense.

Do we want people to come four hours early for check-in so we can check everyone's bag? No, but you try to do as much as possible, and you try and cover as much as possible. That may be why you use the explosive vapour detection equipment along with dogs. If you use two of them, you get better numbers and better chances.

Right now, it is normal for passenger screening to check five per cent of the bags on a random basis. Sometimes, on increased security, they go up to 10 or 20 per cent. I imagine on September 10, 14, 15, 16, they were checking 100 per cent. I

les lignes aériennes assumaient le coût du filtrage et le géraient. Il était intégré au prix de votre billet. Après le 11 septembre, l'ACSTA a dit qu'elle en défrayerait le coût et est même allée plus loin en annonçant qu'elle paierait les lignes aériennes pour le gérer parce qu'elle n'a pas encore en place le personnel de gestion pour le faire.

Le sénateur Meighen: Vous avez dit qu'il n'y avait pas de différence de qualité.

M. Wilmink: Aucune différence de qualité, c'est vrai. Une part de l'argent a servi à la formation de nouveaux inspecteurs et une autre à l'achat d'équipement de détection de vapeur d'explosif. Ils ont aussi lancé un appel d'offres pour la formation approfondie à l'inspection des passagers. Cet argent-là a été utilisé et ils sont en train de concevoir un nouveau programme de formation.

Je serais très curieux, moi-même, de savoir à quoi a servi l'argent.

Le sénateur Meighen: Notre comité a entendu des témoignages du secteur maritime au sujet des conteneurs qui arrivent dans nos ports et du pourcentage d'entre eux qui font l'objet d'une inspection périodique. Le taux se situe quelque part entre un et demi et trois pour cent.

Les vérifications au hasard, comme vous le faites remarquer dans votre témoignage, sont très utiles. Manifestement, nul ne sait à quel point on l'arrêtera pour faire une inspection. En fait, j'ai moi-même vu des passagers soumis à des inspections dans divers aéroports, surtout aux États-Unis.

Avez-vous une idée du pourcentage de passagers qu'il faudrait inspecter? Existe-t-il une formule mathématique qui permettrait d'obtenir le meilleur filtrage? En d'autres mots, si vous inspectez trois ou quatre pour cent des passagers, est-ce aussi valable que d'en inspecter neuf ou dix pour cent?

M. Wilmink: Je crois en fait que la formule est fonction de votre budget, de ce que vous pouvez faire et du temps dont vous disposez. Bien entendu, l'idéal serait de pouvoir tout inspecter. S'il est question, non pas de fret maritime, mais de bagages et de passagers à bord d'avions, si vous pouvez inspecter une, deux ou trois personnes par vol, c'est bon. Les terroristes pourraient faire monter à bord de ces appareils dix personnes portant dix sacs sans que vous les repérez. Dès que vous découvrez un engin explosif, avec un peu de chance, vous faites fermer l'aéroport et vous vérifiez tous les bagages. Cela revient à mettre en équilibre l'argent dont vous disposez et vos dépenses d'exploitation.

Souhaitons-nous obliger les passagers à se présenter quatre heures à l'avance de manière à pouvoir inspecter tous les bagages? Non. Cependant, on tente d'en faire le plus possible. C'est peut-être pourquoi vous faites une utilisation combinée du détecteur de vapeurs et du chien renifleur. Si vous combinez les deux, vous en faites plus et vous avez de meilleures chances d'intercepter les personnes et les objets dangereux.

Actuellement, le filtrage des passagers permet habituellement de vérifier au hasard cinq pour cent des bagages. Ce taux monte parfois à 10 ou à 20 p. 100 quand les mesures de sécurité sont intensifiées. J'imagine que les 10, 14, 15 et 16 septembre dernier,

would make the number as high as you possibly can. Yes, it will cause longer lineups, but if you explain to the public why, you will get their buy-in.

Senator Meighen: Would you apply the same reasoning and the same judgment to cargo as to passengers?

Mr Wilmink: Yes, I would. Yes, exactly the same.

Also, your talk about randomness is pretty funny. Get a mathematical program in there. Have the machine do it. If you leave it up to the person, randomness is usually whoever is causing a hassle. If someone looks like they are going to be a troublemaker, well, "I am going to check you," and they check them thoroughly. If you are an attacker and know that, just get behind the troublemaker. They will spend all the time on him, and you get sent through — no problem. You can put some mathematical randomness in there, and take it out of the passenger screeners' hands. That is my recommendation.

Senator Day: Mr. Wilmink, I did not fully understand your recommendation with respect to police officers at passenger screening points. Could you elaborate on that? Were you talking about having guns, or is that part of what you are recommending?

Mr Wilmink: Right now, Transport Canada regulations say you have to have an armed response to an incident at a passenger-screening booth within five minutes. If passenger screeners see a weapon on their screen, they stop it, they push a red button and a police response has to get there. That is done with a contract-out through local municipal police departments.

Those officers have to be able to respond within five minutes, but they are not stationed at the actual passenger screening point. Right now, there is usually a community police office somewhere in the airport. They go around, they deal with incidents of thefts from some of the stores, thefts in the parking lots, those types of things. Not really stuff that is in their purview. They are paid to be at the screening points. Instead of having them elsewhere, have them stationed right at the screening points. We are paying for them to protect aviation security. Have them right there. They are armed. They are uniformed. They would be a great resource and backup to the existing passenger screening.

Senator Day: The community policing office you referred to is likely to be at the airport, but not right at the screening area.

Mr Wilmink: Yes, exactly. It is in the passenger check-in area, somewhere in the check-in area, in a high traffic flow, to show they have a visible presence.

Senator Day: Could that be done by a contracted security officer, as opposed to a regional or a national police officer?

on inspectait tous les bagages. J'en ferais le plus possible. Oui, les files d'attente vont allonger, mais si vous en expliquez la raison au public, il acceptera la situation.

Le sénateur Meighen: Appliqueriez-vous le même raisonnement et la même diligence au fret qu'aux passagers?

M. Wilmink: Oui. Je procéderaï exactement de la même façon.

Ce que vous dites au sujet des inspections effectuées au hasard me fait sourire. Utilisez un programme mathématique. Laissez la machine le faire. Si vous en laissez le soin à l'agent, il choisira habituellement celui qui fait du grabuge. Si un passager a l'air de vouloir causer des difficultés, on l'inspecte avec soin. Si vous planifiez une attaque et que vous le savez, vous vous placez simplement derrière cette personne. Les agents consacreront tout leur temps à cette personne, et vous passerez sans problème. On peut insérer dans le processus un certain effet du hasard grâce à une formule mathématique et retirer la décision à l'agent. Voilà ce que je recommande.

Le sénateur Day: Monsieur Wilmink, je n'ai pas bien saisi votre recommandation au sujet des policiers affectés aux points de filtrage des passagers. Pourriez-vous préciser votre pensée? Était-il question d'armes à feu ou cela fait-il partie de ce que vous recommandez?

M. Wilmink: D'après le règlement actuel de Transports Canada, lorsque survient un incident au point de filtrage des passagers, il faut que des policiers armés s'y présentent dans les cinq minutes. Si l'agent de filtrage observe une arme sur son écran, il arrête la machine, presse un bouton rouge et attend les policiers. Ceux-ci sont dépêchés dans le cadre d'un contrat passé avec le service municipal de police.

Il faut que ces policiers puissent être sur place dans les cinq minutes, mais ils ne sont pas affectés au point de filtrage comme tel. Actuellement, il y a habituellement dans l'aéroport un poste de police communautaire. Les policiers circulent et s'occupent des vols commis dans les boutiques, sur les terrains de stationnement et ainsi de suite. Ces tâches ne relèvent pas vraiment de leurs fonctions. Ils sont payés pour être aux points de filtrage. Plutôt que de les occuper à d'autres tâches, qu'on les affecte directement aux points de filtrage. Nous les payons pour qu'ils assurent la sécurité de l'aviation. Qu'on exige leur présence aux points de contrôle. Ils sont armés et ils portent l'uniforme. Ils représenteraient une excellente ressource pour le filtrage des passagers et ils serviraient de renforts.

Le sénateur Day: Le poste de police communautaire dont vous parlez se trouve probablement à l'aéroport, mais pas au point de contrôle.

M. Wilmink: Justement. Il se trouve dans la zone où viennent s'enregistrer les passagers, quelque part dans cette zone où circulent beaucoup de gens, de manière à assurer une présence visible.

Le sénateur Day: Cela pourrait-il être fait par un agent de sécurité contractuel plutôt que par un membre de la police régionale ou municipale?

Mr Wilmink: Well, yes, it could. The thing is, the shop owners of the terminals pay their municipal taxes. That should be part of their regular tax service, having a police response. Is there actually a need for it? To be honest, they do not really even need a community police office there as long as they have a response to deal with threats. They have regular airport security; they are the first responders to a problem. They say, "Yes, we have a criminal matter here." They phone 911 like anyone else would do, and there would be a police response to it. In my view, the community police office is a keep-busy or make-work project for these officers we have on duty to respond to the passenger screening.

Senator Day: Is it important that these uniformed police officers display a firearm?

Mr Wilmink: I do not think so.

Senator Day: The uniform and training are what is important.

Mr Wilmink: That is right.

Senator Day: Going back to my earlier point, would you achieve your purpose by having a contracted security person in uniform at each screening office who looks like he might be a police officer?

Mr Wilmink: I have managed private security companies in British Columbia for five or six years. We do not have armed security officers in Canada. The only time we have them is for armoured car delivery. Their training level, the experience and the skills are a lot lower than a trained police officer. I would want to have the trained police officer at the screening points. I would not trust it to a contract security officer.

Senator Day: Is the requirement for a trained police officer equally served by a local police force, or would it be better if you had a CSIS or RCMP officer performing that function?

Mr Wilmink: I think the actual municipal officers are fine. They know the area. They know the backup when they call for help. They know that.

I think definitely that CSIS should have a say in training these people because police officers are trained how to investigate crime afterwards. We now want them to do a preventive thing, a role which is a bit different and for which they have not been trained. A training program would have to be developed and you would want CSIS and the federal RCMP involved in that, putting together a proper terrorism-awareness training package for these officers. That package, once developed, could be given to municipal police officers from across the country. They would be able to do it.

Senator Day: At one time, there was a group within the RCMP that was assigned specifically to airport policing. Did that work?

M. Wilmink: Oui. En réalité, les propriétaires des boutiques situées dans les terminaux payent des taxes municipales. Ils ont donc droit à ces services en tant que contribuables. Est-ce vraiment nécessaire? Pour être tout à fait honnête avec vous, ils n'ont même pas besoin d'un poste de police communautaire à condition que la police intervienne quand il y a une menace. Ils ont à leur service les agents de sécurité ordinaires de l'aéroport. Ce sont eux qui les premiers interviennent s'il y a un problème. S'ils jugent qu'un crime a été commis, ils composent le 911 comme nous tous, et la police est dépêchée sur les lieux. À mon avis, le poste de police communautaire sert à occuper les policiers affectés à l'aéroport pour intervenir aux points de contrôle des passagers.

Le sénateur Day: Est-ce important que ces policiers en uniforme exhibent des armes?

M. Wilmink: Je ne le crois pas.

Le sénateur Day: Ce qui compte, c'est de porter l'uniforme et d'avoir la formation.

M. Wilmink: C'est juste.

Le sénateur Day: Revenons-en à ma question. Arriveriez-vous à vos fins en ayant à chaque poste de contrôle un agent de sécurité contractuel en uniforme qui aurait l'air d'un policier?

M. Wilmink: J'ai dirigé des entreprises de sécurité privées en Colombie-Britannique pendant cinq ou six ans. Nous n'avons pas d'agents de sécurité armés au Canada. Les seuls à porter des armes sont ceux qui travaillent à bord des véhicules blindés. Leur niveau de formation, leur expérience et leurs compétences sont bien inférieures à ceux d'un policier formé. Je préférerais la présence d'un policier formé aux points de contrôle. La présence d'un agent contractuel ne m'inspirerait pas confiance.

Le sénateur Day: Est-ce que les services spécialisés requis sont adéquatement fournis par les agents de police municipaux ou serait-il préférable de faire appel à des agents du SCRS ou de la GRC?

M. Wilmink: Je crois que les agents de police municipaux actuels font l'affaire. Ils connaissent le secteur et ils connaissent les agents qui se présentent en renfort lorsqu'ils demandent de l'aide.

Je crois vraiment que le SCRS devrait participer à la formation de ces agents parce que les policiers sont formés pour enquêter après la commission d'un crime. Voilà que nous leur demandons de jouer un rôle de prévention, un rôle quelque peu différent pour lequel ils n'ont pas reçu de formation. Il faudrait offrir à ces agents un programme de formation en matière de lutte au terrorisme auquel participeraient le SCRS et la GRC. Le programme, une fois créé, pourrait être offert aux agents de police municipaux de toutes les régions du pays. Ils seraient capables de le faire.

Le sénateur Day: À un certain moment donné, un groupe d'agents de la GRC était spécialement affecté à la surveillance policière dans les aéroports. Était-il efficace?

Mr Wilmink: It was the same as now, because they just walked around the airport. They were there for exactly the same reason, for the five-minute response to the passenger screening alarms, but they did not spend their time standing there. They walked around and handled airport problems, like they do now.

Senator Day: Okay.

Mr Wilmink: One thing that was better, though, that does not happen now, they also patrolled the grounds. They were responsible for patrolling and traffic incidents on the tarmac areas, inside the airport perimeter. Right now, that is the private security's responsibility. These police officers do not walk through the cargo area. They do not walk through the passenger or the baggage areas, the plane loading areas. Having their presence going through, with their criminal-detection eyes, would be very good, very helpful, so that should be added.

Senator Day: One of your other recommendations was on the issue of coordination of security. You talked about the Canadian Air Transport Security Authority, and the airport authority and the airlines getting together to coordinate their security efforts. Would you envisage the RCMP being part of that group as well, or the local community police force?

Mr Wilmink: I think they should be advisory members, but it would be more important for CATSA and Transport Canada to have that say. The local police officers are a good preventive measure, but CATSA and Transport Canada would be the ones that, if they had an international threat or they knew of some reported problem that was going to happen, would have the news and would pass the message down — okay, let's toughen things up, let's tighten things up.

Senator Day: Are you satisfied that CATSA could lead that group?

Mr Wilmink: No.

Senator Day: No?

Mr Wilmink: No. I cannot really answer that because they are new, they are too fresh. They just hired their CEO last week.

Their CEO has no airline transportation security experience. They have hired security managers for each of the airports; class 1, tier 1 airports. These managers they hired were not security professionals. They were people who were Canadian airlines managers. They knew airports, they knew operations, but they do not know security. Now they are in charge of managing security at an airport. It is a huge learning curve in my opinion — that is a big fault. These people should have proper security training.

M. Wilmink: La situation était la même qu'aujourd'hui puisqu'ils ne faisaient que des rondes dans l'aéroport. Ils étaient sur place pour la même raison, c'est-à-dire pour pouvoir intervenir dans les cinq minutes qui suivent le déclenchement d'une alarme aux points d'inspection des passagers. Les agents n'étaient pas postés aux points d'inspection; ils circulaient et s'occupaient des problèmes à l'aéroport, comme ils le font actuellement.

Le sénateur Day: D'accord.

M. Wilmink: Toutefois, ils patrouillaient aussi les terrains de l'aéroport, ce qui était un avantage par rapport à ce qui se fait aujourd'hui. Ils étaient chargés de la patrouille et des accidents de circulation sur les aires de trafic, à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. Maintenant, cette responsabilité est confiée à des agents de sécurité privés. Les agents de police ne patrouillent ni les zones de fret, ni les zones des passagers et des bagages, ni les zones de chargement des aéronefs. Leur présence et leur capacité à détecter des crimes seraient très utiles. Il faudrait donc ajouter ces tâches aux mesures actuelles.

Le sénateur Day: Une autre de vos recommandations portait sur la coordination de la sécurité. Vous avez expliqué que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les autorités aéroportuaires et les transporteurs aériens devraient coordonner leurs efforts en matière de sécurité. Envisagez-vous que des agents de la GRC fassent aussi faire partie de ce groupe, ou alors des agents de police municipaux?

M. Wilmink: Ces agents pourraient y jouer un rôle de consultation, mais il importerait davantage que la décision soit prise par l'ACSTA et par Transports Canada. L'utilisation des services d'agents de police municipaux constitue une mesure de prévention efficace, mais l'ACSTA et Transports Canada seraient les premiers informés d'une menace internationale ou de tout problème potentiel, et ce seraient eux qui demanderaient aux autres organismes de resserrer la surveillance.

Le sénateur Day: Croyez-vous que l'ACSTA serait capable de diriger ce groupe?

M. Wilmink: Non.

Le sénateur Day: Non?

M. Wilmink: Non. Je ne peux pas vraiment répondre à cette question parce qu'il s'agit d'un nouvel organisme; il vient à peine d'être créé. Le directeur général a été embauché la semaine dernière.

Le directeur général n'a aucune expérience en matière de sécurité dans les aéroports. L'ACSTA a embauché des directeurs de la sécurité pour chacun des aéroports de catégorie 1 et de niveau 1, mais ce ne sont pas des professionnels de la sécurité. Ils étaient auparavant directeurs chez des transporteurs aériens canadiens. Ils s'y connaissent en aéroports et en exploitation de lignes aériennes, mais ils ignorent tout de la sécurité. Les voilà maintenant responsables de la gestion de la sécurité dans des aéroports. Ils ont beaucoup à apprendre, ce qui n'est pas très rassurant. Il faudrait que les titulaires de ces postes possèdent une solide formation en matière de sécurité.

Senator Day: Of CATSA, the airlines, the airport authority, which one would you put as the lead group or agency in that triumvirate that you have created?

Mr Wilmink: Ultimately, I believe that the airlines have the maximum responsibility. Should an incident happen on one airline, it is their reputation, their business revenue that is going to drop. United Airlines right now is almost declaring bankruptcy. Who wants to fly United Airlines now after that incident occurred? It is just too much of a risk. If you could fly another airline, you would.

It is the same thing here; these Canadian airlines have to protect their reputation. They should have the most vested interest.

My experience from managing private security was that when we went to bid on a contract, on a government contract, it would go to the low-ball bidder. The reason being, if any problem happened, the government had access to tax resources or whatever, and they could fix a problem.

We provided security for General Motors Place, which is the hockey arena in Vancouver. They paid significantly higher rates because they knew if something happened to their building, they were out of business, their revenue streams were gone. They paid for high-quality security, and had very good security. They knew there was a risk there.

That is why I get back to my view that the private airlines are ultimately, at the end of the day, going to pay the most responsibility-wise.

Senator Day: Would you include the cargo handlers and cargo shippers in that group for security issues?

Mr Wilmink: They are part of the airlines.

Yes, I would include the airlines, but also right now nothing is covered. The Fed-Ex, the UPSs, the Purolator, they all have operations at the airport and they are not paying anything right now for security. I think they should. If you increase security, definitely the parcels that go on Fed-Ex, UPS, are a threat, so I would include them, yes.

You also probably want to include some of the small plane operators. Right now, anyone who comes in on a small charter plane or even a small plane they own themselves, flies right into the airport environment. They are now in the pre-screened area, and they could have had no screening done. They could have left from a small airport anywhere. They can walk over, get in the terminal, taxi their plane over. They are in the system. Let's put some security awareness or focus on them as well.

Senator Day: How do we bring this about, the total focus on security? Do we need legislation, in your view, or can this be cooperatively done by these various groups that are doing something or nothing in their own sphere?

Le sénateur Day: Si vous aviez à choisir entre l'ACSTA, les transporteurs aériens et les autorités aéroportuaires, lesquels mettriez-vous à la tête du triumvirat que vous avez créé?

M. Wilmink: En bout de ligne, je crois que la responsabilité première revient aux transporteurs aériens. Si un incident se produisait, c'est la réputation et le chiffre d'affaires du transporteur qui en souffriraient. United Airlines est sur le point de déclarer faillite. Qui veut voyager avec United Airlines après ce qui s'est passé? Le risque est tout simplement trop grand. Si on peut utiliser un autre transporteur, on le fait.

La situation est la même au Canada. Les transporteurs aériens canadiens doivent protéger leur réputation. Ce sont eux que la question devrait intéresser le plus.

Lorsque je gérais des services de sécurité dans le secteur privé, j'ai constaté que le gouvernement accordait les contrats aux entreprises qui présentaient les soumissions les plus basses. Il pouvait se le permettre parce que, si un problème survenait, il pouvait puiser dans l'argent des contribuables, par exemple, pour le régler.

Nous assurons la sécurité à General Motors Place, qui est le complexe sportif où se tiennent les matchs de hockey à Vancouver. Les dirigeants de ce complexe acceptaient de verser des tarifs beaucoup plus élevés parce qu'ils savaient que, si un incident s'y produisait, ce serait la ruine. Ils payaient pour obtenir des services de sécurité de grande qualité, et c'est ce qu'ils obtenaient. Ils savaient qu'il y avait un risque.

C'est pourquoi, selon moi, les transporteurs aériens sont ceux qui assumeront, en bout de ligne, la plus grande part de responsabilité.

Le sénateur Day: Incluriez-vous les entreprises de manutention et d'expédition des marchandises dans le groupe chargé de la sécurité?

M. Wilmink: Ils font partie des transporteurs aériens.

Oui, j'inclurais les transporteurs aériens, mais, actuellement, rien de tout cela n'est couvert. Les entreprises Fed-Ex, UPS et Purolator utilisent toutes les aéroports, mais elles n'assument aucun des coûts de la sécurité. Il faudrait qu'elles le fassent. Si on intensifie la sécurité, les colis transportés par Fed-Ex et UPS, par exemple, constituent une menace. Donc, j'inclurais ces entreprises.

De plus, il faudrait probablement inclure certains exploitants de petits aéronefs. En ce moment, tous ceux qui nolisent de petits appareils et qui peuvent même en être propriétaires utilisent les aéroports. Ils peuvent se retrouver dans la zone des appareils pré-vérifiés sans avoir franchi de point de contrôle. Ils peuvent venir de n'importe quel petit aéroport. Ils n'ont qu'à marcher pour entrer dans l'aérogare ou encore se rendre jusqu'au terminal à bord de leur appareil. Ils font partie du système. Il faudrait aussi intensifier les mesures de sécurité en ce qui les concerne.

Le sénateur Day: Comment pouvons-nous parvenir à les convaincre de porter toute l'attention voulue à la sécurité? Faudrait-il adopter des mesures législatives ou serait-ce possible

Mr Wilmink: Either through regulation of Transport Canada or legislation, those two. I think working on their own, they will attempt it; but at the end of the day, the big hammer will not be on them to get it done.

The other bonus when there is legislation is now they have a hammer to use on their boss and say, "Look, we are just following legislation. We have to get this done. It has to be done." I would prefer the legislation or regulation.

Senator Day: The coordinated effort is not happening now? Is that right?

Mr Wilmink: No, it is not.

Senator Day: It seems to me that if I wanted to wreak havoc at an airport, with the frequency of landings and takeoffs, air traffic control would be quite a vulnerable spot. Is there proper security from the air traffic controllers' point of view now, or are there some things we should be doing?

Mr Wilmink: I guess there would be three things: There would be the security of the employees themselves, and I am not sure what background checks are done on them, how often criminal background checks are done.

The second would be the security of the building itself, if people could come in and cause havoc.

The third one is the computer systems. I know there is an example in Boston where some hackers hacked into the landing system of a small airport and brought it down. That airport was closed for the rest of the day.

I sure hope that the air traffic controllers are protecting their computer systems very diligently to prevent these hacking problems. It is a vital area.

I think the biggest one is the people. Are they doing proper security background checks on their people and are they following that up on an annual basis? Do they have checks and balances or dual controls, so that one person is not in control of everything? There are two people. You want collusion, and that is harder to get. You want to put those checks and balances in. That was not part of our area in the airlines, so I cannot speak very well on that.

Senator Day: Well, you gave us questions anyway, even if you do not have the answers.

Mr Wilmink: I know the questions, but I cannot answer.

grâce à un travail de coopération entre les différents groupes qui ont déjà pris des mesures ou qui ne l'ont pas fait dans leur propre domaine?

M. Wilmink: Il n'y a que deux choix: soit que Transports Canada prend des règlements ou que l'on adopte des lois. Si les groupes visés assument seuls cette responsabilité, ils tenteront de le faire, mais ils ne s'y sentiront pas obligés.

Lorsque des mesures législatives sont en place, il est aussi plus facile aux responsables de la sécurité de justifier leurs recommandations auprès de leurs patrons. Ils peuvent alors leur expliquer qu'ils ne font que se conformer aux exigences de la loi et que telle ou telle mesure doit être prise. Je préférerais donc que des mesures législatives ou des règlements soient adoptés.

Le sénateur Day: Vous dites qu'actuellement, il n'y a pas de coordination entre tous ces groupes, n'est-ce pas?

M. Wilmink: Non, il n'y en a pas.

Le sénateur Day: Il me semble que si je voulais semer la panique dans un aéroport, le contrôle de la circulation aérienne serait une cible plutôt vulnérable étant donné la fréquence des atterrissages et des décollages. La sécurité du contrôle aérien est-elle adéquate?

M. Wilmink: Je crois qu'il faudrait tenir compte de trois aspects. D'abord, la sécurité doit être assurée en ce qui concerne les employés, mais je ne sais pas quel genre de vérification est faite à leur sujet ni à quelle fréquence on vérifie s'ils ont des antécédents criminels.

Deuxièmement, il faut assurer la sécurité de la tour de contrôle comme telle, empêcher que des personnes puissent y entrer et en compromettre le bon fonctionnement.

Troisièmement, il faut voir à la sécurité des systèmes informatiques. Je sais qu'à Boston, des pirates ont trafiqué le système de contrôle des atterrissages d'un petit aéroport et l'ont fait planter. L'aéroport a dû fermer pour le reste de la journée.

J'ose croire que les contrôleurs aériens protègent leurs systèmes informatiques avec beaucoup de diligence pour prévenir de tels actes de piratage. C'est un élément crucial.

L'aspect le plus important demeure les risques de sécurité causés par les employés. Est-ce que les employés font l'objet de vérifications de sécurité adéquates et y a-t-il un suivi annuel? Est-ce qu'on a recours aux doubles contrôles de sorte que tout ne relève pas d'une seule personne? Comme il y a deux responsables, il faudrait qu'elles soient complices, ce qui est plus difficile. Ces mesures doivent être mises en place. Cela ne relevait pas de nos compétences chez les transporteurs aériens, et je ne peux donc pas vous en dire beaucoup à ce sujet.

Le sénateur Day: Bien, nous savons maintenant quelles sont les questions que nous devons nous poser, même si vous ne pouvez pas y répondre.

M. Wilmink: En effet, je sais quelles questions il faut se poser, mais je suis incapable d'y répondre.

Senator Day: There is a lot of construction going on at airports. To your knowledge, are the airports thinking in terms of security to the extent that they should with respect to these designs?

Mr Wilmink: No. I would say the design, first of all, is for passenger comfort, passenger ease.

A classic example at Vancouver Airport is trans-border, U.S. border traffic. All the check-in counters are here. You go through the check-in counters. Your bags get tagged. You then pick up your bag and you go through a duty free area. You have to go through duty free, and then you get to the U.S. customs. In that duty free area, people put their bags down. They buy things. Sometimes they go out to the bank machine to get more money. That has caused a security threat there. Yes, they get more revenues from selling in that duty free area, making money off that rent, but it has caused a security threat right now and the airlines are getting dinged for it. Every time, once that bag tag is put on, the bag is in the control of the airline. If a passenger puts it down and goes to get something else, the transport inspectors are giving a fine to the airline, and fining the airlines because the airport authority has put in something to make extra revenue is not right, in my eyes.

I was in Pearson airport doing a security audit, security review, and there was a classic example. They were doing construction on the old T2, T1, and they had a bunch of changes done to the boarding gate, and at the end, they had a security guard with a shuttle bus going to the other terminal. Well, the day I went down, we were walking down the ramp and there was a construction door wide open, and you could see right across to the other side, and there were passengers walking across the ramp carrying their bags. I walked further down, and there was the security guard sitting there reading a book, just waiting for the shuttle bus to show up. There is not the proper focus and attention. Hey, there are some vulnerabilities ringing here, let us pay it proper attention.

Senator Day: We do not often have the opportunity to talk with a consultant like yourself who knows the industry, but is not fixed on one particular aspect of it or does not have a predisposition in some way. Are your recommendations reflective of what you have seen throughout Canada and internationally, in the United States and Europe? Are your recommendations the best practices that you have seen internationally or is this a peculiarly Canadian list of recommendations?

Mr Wilmink: They are not Canada specific; they are North America-wide. The U.S. security plan is very similar to ours, so our recommendations will do well there.

I think the biggest difference is with El Al, the Israeli airline. They screen all the cargo.

Le sénateur Day: De nombreux travaux de construction sont en cours dans les aéroports. Selon vous, les aéroports tiennent-ils suffisamment compte de la sécurité dans les plans?

M. Wilmink: Non. On se préoccupe avant tout du confort des passagers, de leur bien-être.

Prenons l'exemple classique des vols transfrontaliers avec les États-Unis à l'aéroport de Vancouver. Tous les comptoirs d'enregistrement se trouvent ici. Les passagers s'y présentent, et leurs bagages sont étiquetés. Puis ils reprennent leurs bagages et traversent la zone des boutiques hors taxes. Ils doivent traverser cette zone pour se rendre aux douanes américaines. Lorsqu'ils sont dans la zone des boutiques hors taxes, les passagers déposent leurs bagages; ils font des achats et doivent parfois se rendre au guichet automatique pour retirer d'autre argent. La sécurité s'en trouve compromise. Les aéroports font plus d'argent parce que les boutiques hors taxes leur versent un loyer, mais celles-ci constituent une menace pour la sécurité, et les transporteurs aériens en paient la note. Dès que l'étiquette est apposée, le sac de voyage est la responsabilité du transporteur aérien. Si un passager dépose son sac au sol pour faire un achat, l'inspecteur des transports met le transporteur à l'amende. Le fait de mettre à l'amende un transporteur aérien parce que les autorités aéroportuaires ont installé des boutiques en vue d'augmenter leurs revenus n'est pas correct.

J'étais à l'aéroport Pearson pour y vérifier la sécurité, et j'ai pu constater un problème typique. Des travaux de construction étaient en cours dans les vieilles aérogares T1 et T2, et de nombreux changements avaient été apportés à la porte d'embarquement. Au bout du couloir, un garde de sécurité était posté à côté d'une porte donnant accès à une navette assurant la liaison avec l'autre aérogare. Ce jour-là, nous marchions dans le couloir et nous avons aperçu une porte utilisée par les travailleurs de la construction qui avait été laissée grande ouverte. De l'autre côté, on pouvait voir passer des passagers, leurs bagages à la main. Je me suis rendu un peu plus loin et j'ai vu le garde de sécurité assis en train de lire. Il attendait que la navette arrive. On n'accorde pas assez d'attention à la sécurité. Ce sont des vulnérabilités évidentes auxquelles nous devons porter l'attention voulue.

Le sénateur Day: Nous n'avons pas souvent l'occasion de discuter avec un consultant comme vous qui connaissez l'industrie, mais qui n'est pas rattaché à une composante particulière ou qui n'a pas de prédisposition. Vos recommandations sont-elles fondées sur ce que vous avez constaté au Canada et à l'étranger, aux États-Unis et en Europe? Est-ce qu'elles correspondent aux meilleures pratiques que vous avez vues à l'étranger ou est-ce que ce sont des recommandations propres au Canada?

M. Wilmink: Elles ne sont pas propres au Canada; elles s'appliquent à tout le continent nord-américain. Les mesures de sécurité prises aux États-Unis sont très semblables aux nôtres. Nos recommandations y seront donc bien reçues.

Je crois que le plan le plus différent est celui du transporteur israélien El Al qui vérifie tout le fret.

They put the cargo through a pressurized test to make sure it does not have a pressure-sensitive bomb in it. They make sure all the cargo is done. They have a good record. Internationally, in Japan, Korea, Hong Kong, those places, it is very similar to here. There is a focus on the passenger; there is not much focus on the employees, and there is very little focus on the cargo. I think that is worldwide.

My recommendations are security-specific from what I have learned in security for 15 years. They should be applied. Some of the security managers in the air industry would like to apply them but they get cut off by senior departments and they just do not give them a place.

Senator Day: Other than El Al that you have just told us about, there are no practices that you would recommend that are being done elsewhere that we are not implementing here?

Mr Wilmink: Germany has a professional, in-house government-type passenger screening force. There is professionalism; they take 10 to 15 seconds per bag to check it thoroughly. Here it is a priority rush to get the passengers through; there are two to three seconds per bag. That is one thing that can be done.

The positive bag match is a good thing. It is done worldwide right now. You do not get on a plane unless your bag comes on with you. That is only done internationally. If you fly domestically in Canada, the positive bag match is not done.

Another area: when I fly into T3 at Toronto Pearson and I go to pick up my baggage, I am still in a secured area; no one can get at it. When I flew into Ottawa here, and when I fly into Vancouver, that baggage area is wide open; anyone can go and pick up that bag. It is not only a theft issue; it is also a security issue. If I am flying from Ottawa to Halifax and I go through Toronto, I get off the plane in Toronto but my bag goes all the way through to Halifax. I have my partner in Halifax say, "Oh, Chuck Wilmink had a problem; he got sick in the airport and could not make his flight; can you please send it back to him?" "Oh, sure, no problem, here." They take that and they throw it right in the bottom of the plane, no check on it. My partner can put anything he wants in that bag.

Things like that have to be done. LA Airport is secure and you show your bag tag to security on the way out. That is at the Bradley terminal. It is not done at some of the other terminals.

There are small measures like that. There are not a lot of other examples I can give you.

Senator Smith: Mr. Wilmink, you started off by focusing on what you think are the inadequacies of these vapour detection machines. Are these in operation yet anywhere in Canada? They have been ordered but have they been deployed?

Il soumet tout le fret à un test de pressurisation pour vérifier qu'il ne contient pas de bombe sensible à la pression. Il veille à ce que chaque morceau y soit soumis. Il obtient de bons résultats. Au niveau international, au Japon, en Corée et à Hong Kong entre autres, le processus est semblable au nôtre. On se préoccupe davantage des passagers; on ne se préoccupe pas beaucoup des employés et très peu du fret. Je crois que c'est ce qui passe à l'échelle mondiale.

Mes recommandations sont axées sur la sécurité et elles sont fondées sur une expérience de 15 ans dans le domaine de la sécurité. Elles devraient être mises en oeuvre. Certains directeurs de la sécurité de l'industrie du transport aérien aimeraient le faire, mais ils se font museler par des supérieurs.

Le sénateur Day: Mises à part les mesures prises par El Al que vous venez de mentionner, y a-t-il d'autres pratiques utilisées ailleurs qui ne le sont pas ici et que vous recommanderiez?

M. Wilmink: En Allemagne, le filtrage des passagers est confié à des fonctionnaires. Ils le font avec professionnalisme; ils mettent entre 10 et 15 secondes pour vérifier chaque sac. Ici, la priorité consiste à faire passer les passagers le plus rapidement possible; on ne prend que de deux à trois secondes par sac. Nous pourrions suivre cet exemple.

Je crois que le système d'appariement des bagages est une bonne idée. Il est maintenant utilisé partout dans le monde. Le principe est simple: il est interdit au passager de monter à bord de l'appareil s'il n'a pas ses bagages avec lui. Cette mesure s'applique uniquement aux vols internationaux, non pas aux vols intérieurs.

Autre point, lorsqu'un passager arrive à l'aérogare T3 de l'aéroport Pearson de Toronto et qu'il va récupérer ses bagages, il est encore dans une zone d'accès restreint. À l'aéroport d'Ottawa et à l'aéroport de Vancouver, le retrait des bagages se fait dans une zone à laquelle tous ont accès; n'importe qui peut prendre votre valise. Ce n'est pas seulement une question de prévention des vols, mais aussi une question de sécurité. Par exemple, si je me rends d'Ottawa à Halifax en passant par Toronto, je descends de l'avion à Toronto, mais mes bagages sont transportés directement à Halifax. Là-bas, mon associé dit aux préposés que je suis tombé malade à l'aéroport de Toronto et que je ne n'ai pas pu prendre l'avion. Il leur demande de me retourner mes bagages. Ils le font sans problème; ils remettent mes bagages à bord de l'avion sans les vérifier. Mon associé aurait pu y mettre n'importe quoi.

Il faut régler ce genre de problème. L'aéroport de Los Angeles est sécurisé. À la sortie, il faut montrer l'étiquette identifiant vos bagages aux gardes de sécurité. C'est du moins le cas à l'aérogare Bradley, même si certaines autres aérogares ne le font pas.

Il existe des mesures de sécurité plutôt simples que nous pouvons adopter, mais je ne pourrais pas vous en donner de nombreux exemples.

Le sénateur Day: Monsieur Wilmink, vous nous avez d'abord expliqué les faiblesses des détecteurs de vapeurs. Y en a-t-il déjà en utilisation au Canada? On en a commandés, mais a-t-on commencé à les utiliser?

Mr Wilmink: They have been deployed at Vancouver International Airport. That is the only one I can speak for, but there is a problem. They have two machines: One of the machines is certified in Canada but not in the U.S., and the other machine is certified in the U.S. and not in Canada. Bags have to go through both these machines, so there is a direct conflict right there.

They are in place. People may be using them on a trial basis, but not a regular basis. They are stationed in Vancouver only at transborder areas. They have three domestic transborder international areas. They are only in transborder U.S. International baggage and domestic baggage, there are no checks on that yet.

Senator Smith: Who would have ordered these two different machines?

Mr Wilmink: CATSA, the Canadian Air Transport Security Authority.

Senator Smith: Was that done intentionally? Was there a slip-up or any rationale behind ordering two different machines?

Mr Wilmink: Those are great questions and I wish I could answer. I have no idea. They should have been addressed beforehand.

One thing I will say: Europe has had these explosive vapour detection machines on a trial basis. In the United States, after the Oklahoma bombing, the Vice-President Gore commission said, "We have to get explosive vapour." They bought one machine per airport for Chicago, New York, Miami, the large ones, and they use them on a profiling basis, just trying to get one or two random people per flight.

The government bought those and picked up the expense. In Canada they were trying to force the airlines to pick up the expense. The airlines were fighting it. After 9/11, CATSA stepped in and picked up the price tag for it.

Senator Smith: Are the Americans ordering these same machines?

Mr Wilmink: Yes. They have them in place already and they are working.

Senator Smith: Is that where they have this one-in-five faults detection ratio, roughly?

Mr Wilmink: Yes.

Senator Smith: What about an example? I do not think I have ever gone through one. If I went through one, I was not aware of it. Take an example we all seem to have heard a fair bit about: this person who was going from Britain to the United States. I think I remember which airline he was on, but as I am not 100 per cent sure, I will not say. In terms of profile testing, seeing pictures of him in the paper and seeing clips of him on TV going into the courtroom would have rung every bell in my system and would have made me look closely at him. This is the person who had the bomb in the heel of his shoe.

M. Wilmink: L'aéroport international de Vancouver en a. C'est le seul dont je peux vous parler, mais je sais qu'il existe des problèmes. On utilise deux appareils: un appareil a été homologué au Canada, mais pas aux États-Unis; dans le cas de l'autre, c'est l'inverse. Les bagages doivent donc passer dans les deux appareils, ce qui crée un conflit direct.

Les détecteurs sont en place. Les employés en font peut-être l'essai, mais ils ne les utilisent pas couramment. À Vancouver, il n'y en a que dans les zones de vols transfrontaliers. Il y a trois zones de vols: intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Ils sont utilisés pour les bagages des vols à destination des États-Unis. On ne vérifie pas ceux des vols intérieurs et internationaux.

Le sénateur Smith: Qui a commandé ces deux appareils différents?

M. Wilmink: L'ACSTA, c'est-à-dire l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Le sénateur Smith: Est-ce que c'était voulu? S'agit-il d'une erreur ou y a-t-il une raison pour laquelle on a commandé deux appareils différents?

M. Wilmink: Vous posez-là d'excellentes questions auxquelles j'aimerais bien pouvoir répondre. Je n'en ai aucune idée. Il aurait fallu me les soumettre avant que je vienne témoigner. J'aurais pu me renseigner.

Toutefois, je peux vous dire que l'Europe a fait l'essai de ces détecteurs de vapeurs. Aux États-Unis, peu de temps après l'explosion d'une bombe à Oklahoma City, la commission présidée par le vice-président Gore a déclaré que les États-Unis devaient se procurer des détecteurs de vapeurs. Ils en ont acheté un pour chaque grand aéroport, soit Chicago, New York et Miami. Ils s'en servent uniquement pour établir des profils, en choisissant au hasard un ou deux passagers par vol.

L'achat des appareils a été payé par le gouvernement. Au Canada, on a tenté de refiler la facture aux transporteurs aériens, mais ils s'y sont opposés. Après les événements du 11 septembre, l'ACSTA est entrée en jeu et en a défrayé le coût.

Le sénateur Smith: Est-ce que les Américains ont commandé ces mêmes appareils?

M. Wilmink: Oui et ils sont déjà en service.

Le sénateur Smith: Est-ce là qu'ils enregistrent un taux de détection d'anomalies de un sur cinq, en gros?

M. Wilmink: Oui.

Le sénateur Smith: Avez-vous un exemple? Je ne me souviens pas d'être passé dans l'un de ces appareils. Si je l'ai fait, je ne m'en suis pas rendu compte. Prenez un exemple dont nous avons tous entendu parler: ce type qui est parti d'Angleterre pour aller aux États-Unis. Je tairai le nom de la compagnie aérienne étant donné comme je n'en suis pas sûr à cent pour cent. En termes d'établissement du profil, après avoir vu des images de cet homme dans les journaux et à la télévision, tout mon être aurait

Mr Wilmink: Richard Reid.

Senator Smith: Would that vapour detection machine probably have got him?

Mr Wilmink: No. The vapour detection is for baggage and luggage only; it is not for people to walk through.

Senator Smith: People do not walk through it?

Mr Wilmink: People do not walk through it. It is strictly right now in Canada a downstairs operation. In the United States, it is right at the check-in. Once you have been notified, you pick up your bag yourself, walk over there, put it on the conveyer belt, and it goes through. If they were suspicious and put his shoes through it, that would be one way.

Senator Smith: How would we have got him in Canada with our current equipment?

Mr Wilmink: We would not.

Senator Smith: Is there any plan to have something that would address that?

Mr Wilmink: The only thing would be an alert passenger screening agent who looked at this person and said, "Wait a sec here," and put him through. My understanding is that he was picked out of the lineup in Europe and went through a search. They did an extensive search on him and could not find anything and still put him on the plane.

Senator Smith: What about the dogs? Would they have helped?

Mr Wilmink: If you had the dogs working the lineup, instead of actually being on the conveyer belt checking the bags as they go through. You could also put them in the lineup. Again, some people do not check bags in so you would have to do it at the passenger screening point. Having a dog going up and down the line would catch that, hopefully.

Senator Smith: Going back to this vapour detection machine, you characterize the prospect of it being deployed as not the silver bullet. My interpretation of the phrase "silver bullet" was the definitive response to the various problems we had. Does the silver bullet exist or is there any one of these recommendations that you have made that would symbolize the silver bullet?

Mr Wilmink: Unfortunately, it does not exist. There is no silver bullet. There is also a danger, too, when you have technology; technology is only as good as the people using it. The screeners who run this EVD equipment have to be well trained. If they are sloppy, if they are not paying attention, then

été en état d'alerte à sa vue, et j'aurais été porté à vouloir l'examiner de plus près. C'est le type qui avait caché une bombe dans le talon de sa chaussure.

M. Wilmink: Richard Reid.

Le sénateur Smith: Est-ce que cet appareil de détection des vapeurs d'explosifs aurait permis de le repérer?

M. Wilmink: Non. L'appareil de détection des vapeurs est utilisé pour les bagages et les bagages seulement. Ce n'est pas un appareil dans lequel les passagers passent.

Le sénateur Smith: Les personnes ne passent pas dans cet appareil?

M. Wilmink: Les gens ne passent pas dans cet appareil. Au Canada, à l'heure actuelle, c'est une activité qui se déroule à l'abri des regards, tandis qu'aux États-Unis, l'appareil est installé à même l'aire d'enregistrement. Une fois qu'on vous prévient, vous allez vous-même déposer votre bagage sur un transporteur à courroie et le bagage passe dans l'appareil. Si les agents avaient eu des soupçons, ils auraient pu demander à cet homme de placer ses chaussures sur le transporteur, et cela aurait été une façon de le démasquer.

Le sénateur Smith: L'aurions-nous démasqué, au Canada, avec le matériel dont nous disposons actuellement?

M. Wilmink: Non.

Le sénateur Smith: Prévoit-on faire quelque chose dans ce sens pour l'avenir?

M. Wilmink: La seule chose aurait été qu'un agent alerte, à la vue de cette personne, décide de lui faire subir une inspection plus serrée. Je crois savoir que cet homme a été repéré dans une file en Europe et qu'il a été fouillé. On n'a quand même rien trouvé sur lui et on l'a laissé embarquer dans l'avion.

Le sénateur Smith: Et qu'en est-il des chiens? Auraient-ils servi à quelque chose?

M. Wilmink: À la condition d'employer les chiens à l'inspection de la file de gens, plutôt qu'à l'inspection des bagages qui circulent sur le transporteur à courroie. On pourrait aussi avoir des chiens qui patrouillent la file des passagers. Encore une fois, certaines personnes n'enregistrent pas leurs bagages, alors vous devriez le faire au point d'inspection des passagers. Promener un chien le long de la file de gens permettrait de détecter ce genre de bombe, nous l'espérons.

Le sénateur Smith: Pour en revenir aux appareils de détection des vapeurs d'explosifs, vous avez dit au sujet de leur déploiement que ce n'était pas encore la solution miracle. L'interprétation que j'en fais, c'est que ce n'est pas le remède à tous nos maux. Existe-t-il une solution miracle ou y a-t-il, parmi vos recommandations, quelque chose qui s'en rapprocherait?

M. Wilmink: Malheureusement, il n'y en a pas. Il n'y a pas de solution miracle. Il y a un autre danger avec la technologie: la valeur de la technologie est directement proportionnelle à la valeur des gens qui l'utilisent. Les personnes qui font fonctionner ces appareils de détection doivent recevoir une bonne formation.

the equipment is no good. The equipment is only one part of it. The EVD will not get a passenger whose intent is not to blow up the plane through explosives, but to take control of it and do something to the pilot. That is a totally different problem. That is where you try profiling, passenger screening and those types of things. You have to do all of them together.

Senator Smith: In your opening remarks, before you got into your seven proposals, you said that proper risk analysis should have been done. Why would you assume that the various stakeholders did not do that or do not continue to do it on a regular basis? I am assuming they would be the airlines, Transport Canada, airport management at, in particular, the major airports, and maybe the RCMP as well. Is it not possible that they are doing it to some extent? There are cost implications in some of the more desirable things, but if they could push a button and have them, they would. Do you think it is fair to say that there has been no proper risk analysis done? That would trouble me. I wonder if you assume it or you know it?

Mr Wilmink: It is an assumption and comes from the lack of positive changes. They may have very well done a risk analysis. How they did it, who did it, and with what prior security knowledge or skills, I cannot speak to at all. As a citizen, I would hope they had done that.

Senator Smith: Do you not think they all have an optimum wish list, and if they could push a button and somebody else would pay for it, they would?

Mr Wilmink: Yes, but some of the changes I talk about do not take \$50 million or \$100 million. They can be done immediately. I do not see any action in those areas. All I see is a focus on the publicity coming out of CATSA and Transport Canada is focused on the passenger screeners.

Senator Smith: Let us just take the one cost thing. I think they are all good suggestions, but somehow we must come to grips with how they will be paid for and who will pay for them.

You mentioned that it would not be expensive to take some of the personnel, like customs people, and move them into doing that. Surely, then, they would have to be replaced by a whole bunch of people in terms of, say, the police officers with dogs. Well, these police officers would have been doing something else.

I am not quarrelling with this, but here is my point. Take those two issues. I am from Toronto, and Pearson is the one I know best, but I believe you are Vancouver-based, so let us take the Vancouver airport. Do you have any idea of the number of new personnel that they would need at Vancouver to do both of those

Si elles sont négligentes, si elles ne prêtent pas attention à leur travail, l'équipement ne sert à rien. L'équipement n'est qu'un élément de l'équation. L'appareil de détection des vapeurs d'explosifs ne permettra pas d'arrêter un passager dont l'intention n'est pas de faire sauter un avion avec des explosifs, mais d'en prendre le contrôle et de faire quelque chose au pilote. C'est un problème tout à fait différent. C'est pourquoi vous appliquez différentes solutions comme l'établissement des profils, l'inspection des passagers et d'autres mesures de ce genre. Elles doivent toutes être employées en même temps.

Le sénateur Smith: Dans vos observations préliminaires, avant d'en arriver à vos sept propositions, vous avez dit qu'une analyse de risque appropriée aurait dû avoir été réalisée. Pourquoi supposez-vous que les divers intervenants n'ont pas fait une telle analyse ou qu'ils ne continuent pas à en faire sur une base régulière? Je suppose qu'on parle des compagnies aériennes, de Transports Canada, de l'administration des aéroports et, en particulier, des grands aéroports, et, peut-être, de la GRC. N'est-il pas possible que ces gens fassent des analyses dans une certaine mesure? Il y a des conséquences financières pour certaines des choses que l'on voudrait avoir, et s'il suffisait de presser un bouton pour les obtenir, ils le feraient. Croyez-vous qu'il soit juste de dire qu'il n'y a pas eu d'analyse de risque appropriée? J'en serais troublé. Je me demande si c'est une chose que vous supposez ou si c'est une chose que vous savez de manière certaine.

M. Wilmink: C'est une supposition et elle provient de l'absence de changements positifs. Ces gens peuvent très bien avoir réalisé une analyse de risque. Comment ils l'ont faite, qui l'a faite et quelles étaient les connaissances ou compétences antérieures de ces gens en matière de sécurité, je n'en sais rien. En tant que citoyen, j'espère que ce travail a été fait.

Le sénateur Smith: Ne pensez-vous pas qu'ils ont tous une liste de desiderata, et que s'il suffisait pour les obtenir de presser un bouton et que la facture soit refilée à quelqu'un d'autre, qu'ils ne le feraient pas?

M. Wilmink: Oui, mais certains des changements dont je parle ne coûtent pas 50 ou 100 millions de dollars. Ils peuvent être mis en application immédiatement. Et je ne vois rien bouger dans ces domaines. Tout ce que je vois, dans la publicité venant de l'ACSTA et de Transports Canada, c'est que l'accent est mis sur les agents d'inspection des passagers.

Le sénateur Smith: Prenons uniquement la question des coûts. Je crois qu'il s'agit dans tous les cas d'excellentes suggestions, mais il faudra bien finir par décider comment on va les payer et qui le fera.

Vous avez dit qu'il ne coûterait pas grand-chose de prendre certains employés, comme les gens des douanes, pour leur affecter à ce travail. Sûrement, alors, que ces gens devront être remplacés par d'autres, disons par exemple, des maîtres-chiens. Or, ces policiers devaient sûrement faire autre chose.

Je ne veux pas soulever de polémique, mais voici le point que je veux faire valoir. Prenons ces deux questions. Je suis de Toronto et l'aéroport Pearson est celui que je connais le mieux, mais je crois que vous êtes plutôt familier avec l'aéroport de Vancouver, alors prenons cet aéroport comme exemple. Avez-vous une idée

things — have officers with dogs and customs people and then, presumably, other trained customs people doing what they had been doing? What is the new personnel figure? Do you have any estimate of that?

Mr Wilmink: The estimate for customs agents to move upstairs, maybe 30 to 50 to 70 agents. We are not going to totally staff it, but we are going to use them as supervisors on the shift, so customs would have to replace 50, 60 customs officers. Yes, that would be a manpower requirement. There would be a manpower cost for that.

With respect to the dogs, they do not have to be police officer supervised. That could be done by private security. It is the dog that receives most of the training on the team, and the handler could be a private security officer, which brings the salary down from \$40 to \$15 and makes it more affordable.

The police are already in the airport being paid for now. There is no extra cost for that, and if the dog hits on explosives, the handler calls the RCMP and they deal with it there. There is no extra cost.

Senator Smith: Presumably, the police have other duties.

Mr Wilmink: They are not what they are paid for, though. They are being paid by the airlines to be a response.

Senator Smith: You mean they are sitting there playing bridge?

Mr Wilmink: Yes, and they are responding to other problems that the taxes from the regular airport should be covering for regular police costs.

Senator Atkins: I want to get back to the proper risk analysis. You are not sure whether there is any effort in this regard. If they were to do it, would you want it to be airport to airport, or a general analysis?

Mr Wilmink: I think CATSA and Transport Canada should do one on a federal level. What are the threats against Canadian airports? What are the problems we perceive? That is at one level.

At the lower level, the airport authorities have to say, "Here is our airport. What are the threats against us? What is our physical makeup? Where do our problems come from?"

The airlines, each one really has to do their own. The airlines say, "Here is our business. Here is our plan. Here is how our operations work. What are the threats against us?" Some of them are similar. There has to be communication. Some of them are business-plan specific.

quelconque du nombre d'employés additionnels qu'il faudra à Vancouver pour faire ces deux choses: des maîtres-chiens, des gens des douanes et, on peut le supposer, d'autres personnes des douanes formées pour remplacer les premiers? Est-ce que vous savez combien il faudra d'employés additionnels? Avez-vous une estimation?

M. Wilmink: Pour ramener les agents des douanes en haut, il faudrait peut-être 30 à 50, à 70 agents. Ils ne formeront pas le personnel au complet, mais nous allons les utiliser comme superviseurs, de sorte que le service des douanes devra remplacer 50 ou 60 agents des douanes. Oui, il y aura des besoins en termes de main-d'oeuvre, et il y aura des coûts reliés à cette main-d'oeuvre.

Pour ce qui est des chiens, il n'est pas nécessaire qu'ils soient supervisés par des policiers. Ce service peut être assuré par des entreprises de sécurité privées. Dans l'équipe, c'est le chien qui reçoit le plus de formation et le maître pourrait très bien être un agent de sécurité du privé, ce qui fait passer le salaire de 40 \$ à 15 \$, ce qui est plus abordable.

Les policiers sont déjà présents dans l'aéroport et leurs services sont payés. Il n'y a pas de coûts additionnels pour cela et si le chien découvre des explosifs, son maître fait appel aux agents de la GRC qui prennent la relève. Il n'y a pas de coûts additionnels.

Le sénateur Smith: On peut présumer que les policiers ont d'autres tâches.

M. Wilmink: Mais ce ne sont les tâches pour lesquelles ils sont payés. Ils sont payés par les compagnies aériennes pour intervenir.

Le sénateur Smith: Vous dites qu'ils sont là à jouer au bridge?

M. Wilmink: Oui, et ils interviennent dans d'autres situations alors que l'aéroport, par ses taxes, paye déjà des services de police ordinaires pour cela.

Le sénateur Atkins: Je veux revenir sur l'analyse de risques. Vous n'êtes pas sûr que l'on fait des efforts particuliers à cet égard. Si on faisait une telle analyse, voudriez-vous qu'elle se fasse individuellement pour chaque aéroport ou que ce soit plutôt une analyse générale?

M. Wilmink: Je crois que l'ACSTA et Transports Canada devraient en faire une à l'échelle fédérale. Quelles sont les menaces contre les aéroports canadiens? Quels sont les problèmes perçus? Cela, c'est pour un niveau.

À l'autre niveau, les autorités des aéroports doivent réfléchir à la situation particulière de leur aéroport et se demander quelles sont les menaces, quel est, physiquement, la configuration de cet aéroport et quelle est l'origine des problèmes.

Les compagnies aériennes doivent chacune faire leur propre analyse. Elles doivent se dire: voici notre activité commerciale, voici notre plan, voici comment fonctionnent nos opérations; quelles sont les menaces qui nous guettent? Certains des éléments sont semblables et il doit y avoir de la communication. Certains sont propres au plan d'affaires.

Senator Atkins: Senator Smith made the point that Pearson is one kind of airport; Vancouver is another. With all the construction that is taking place, are there any national standards applied to the development of these airports as we proceed to the future?

Mr Wilmink: There are requirements with respect to the specific site security. With respect to design, I am not sure about that. I do not know whether there are Transport Canada regulations on how you architecturally design an airport, or whether it is all given over to the airports themselves. I do know you have to have your security line, your pre-screen and your after-screen. Those have to be in there. How you get to those areas, I am not sure of the architecture on that one.

Senator Atkins: What would be your view about perimeter security? It seems to me that any of the security dangers are so close to the source. Is there any way in which airports can be designed or security set-up could be developed — you described the onion — that should be applied to some of the major airports like Pearson, Montreal or Vancouver?

In addressing that question, is there a new technology for identification that should be a standard across the country?

Mr Wilmink: Yes, I would like to see biometrics used. Hand recognition or eye recognition is very good. Right now, you just have your access pass, your RAP pass. That is easily forged. I see some of the people here have a Senate ID card. It is just printed on a simple HP machine, and you can design the cover yourself. Make people have two things, their ID card plus their personal recognition, so every employee going through has to put their hand in a palm reader. “We know that is Chuck Wilmink. We know he is an employee here. We let him through.” I think that would greatly help. That stops the forgeries, stops people from going to a thrift store and buying an old Air Canada uniform, putting it on and going through.

Senator Atkins: Is it expensive?

Mr Wilmink: No. For hand recognition, there is the software behind it, and then hand readers, which are \$500 to \$1,000 each. It depends sometimes how many choke points you want in the airport, how many times you want the airline employees to go through. If you want employees to be really accessible in the airport, have 30 entrances, then it is going to cost you more. If you focus them on five or four main entrances, the costs go down. They are in place in private businesses in downtown buildings already.

Senator Atkins: What about the perimeter question?

Le sénateur Atkins: Le sénateur Smith a démontré que Pearson était un type d'aéroport et Vancouver en était un autre. Avec toute la construction qui se déroule en ce moment, y a-t-il des normes nationales s'appliquant à l'aménagement des aéroports, si on regarde vers l'avenir?

M. Wilmink: Il y a des exigences en ce qui concerne la sécurité du site. En ce qui a trait à la conception, je n'en suis pas sûr. Je ne sais pas s'il y a, à Transports Canada, des règles sur la façon de construire des aéroports, du point de vue architectural, ou si toute cette question est laissée à la discrétion des aéroports eux-mêmes. Mais je sais que vous devez avoir une aire d'inspection, des aires pré- et post-inspection. Il faut que ces éléments soient là, mais y a-t-il des règles à suivre concernant la façon d'accéder à ces aires, je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Atkins: Quel est votre point de vue au sujet de la sécurité de périmètre? Il me semble que tous les dangers de sécurité sont si proches de la source. Y a-t-il une façon de concevoir les aéroports ou le système de sécurité — vous avez parlé de l'oignon — pour qu'on puisse l'appliquer dans certains des grands aéroports comme Pearson, Montréal et Vancouver?

En répondant à cette question, pouvez-vous dire s'il y a une nouvelle technologie d'identification qui devrait être standardisée dans tout le pays?

M. Wilmink: Oui, j'aimerais que l'on utilise les données biométriques. Les systèmes de reconnaissance des empreintes palmaires et de la rétine sont très bien. À l'heure actuelle, il n'y a que les laissez-passer, si faciles à forger. Je vois qu'ici les gens portent une carte d'identité du Sénat. Il suffit d'un simple appareil HP pour l'imprimer et vous pouvez concevoir la couverture vous-même. Faites en sorte que les employés portent deux éléments, une carte d'identité et un élément de reconnaissance personnelle et assurez-vous que chaque employé devra mettre la main dans un lecteur d'empreintes palmaire. Cet appareil permet de déterminer qu'il s'agit bien de Chuck Wilmink, qu'il est bel et bien un employé ici et, donc, qu'il faut le laisser passer. Je crois que cela aiderait beaucoup. Cela mettrait fin à la contrefaçon, cela empêcherait qu'il suffise d'aller acheter un vieil uniforme d'Air Canada dans un magasin de vêtements d'occasion pour pouvoir passer entre les mailles du filet.

Le sénateur Atkins: Est-ce coûteux?

M. Wilmink: Non. Quand on parle de reconnaissance des empreintes palmaires, il faut se procurer le logiciel, et les lecteurs se vendent entre 500 \$ et 1 000 \$ l'unité. Cela dépend parfois du nombre de points de passage obligés que vous voulez avoir dans l'aéroport, du nombre de fois que vous voulez que les employés des compagnies aériennes montrent patte blanche. Si vous voulez que les employés aient le plus grand accès possible, prévoyez 30 entrées, mais cela coûtera plus cher. Si vous vous limitez à quatre ou cinq entrées principales, les coûts diminuent. Ces mesures sont déjà appliquées dans les entreprises privées du centre-ville.

Le sénateur Atkins: Que pensez-vous de la question du périmètre?

Mr Wilmink: The perimeter question is a tough one. You have miles of fence. You should have cameras on the fence with pattern recognition, so if they see a motion sensitive, it alerts the security guard at the monitoring station. You should also have wiring going through it with tension it, so that any cut, any break signals the alarm, "Hey, we have had someone go through it." Part of the problem you will have is a big crow or other bird will come and land on it and that may set it off, but that is okay. You err on the side of safety. You can do it that way with cameras.

The other thing they have done is they have no parking right in front of the check-in areas. You have drop-off areas. You do not let someone drive a car in. Unfortunately, you will always have threats like the Oklahoma bombing, where they took the big rental truck and parked it out front. Do you stop big vehicles from going through and have one area for buses and just passenger cars right in front of the public check-ins? That is probably a good idea. You do not let the big buses go through. You create a separate entrance for them.

Senator Atkins: One emerging issue is profiling as it relates to the Charter. Do you have any thoughts on how you deal with this issue?

Mr Wilmink: It is a balance issue between public security and public privacy. It is a very tough balance. I think you have to ask the public what do they want. Are they willing to give up their personal identification for safety's sake? It is a big issue right now. Do you put police cameras on public streets? They are talking in Vancouver about Granville Street, and in Kelowna. They are all over Britain and Europe. Police cameras are everywhere and they have police monitoring them. It is accepted there for safety's sake. It is being introduced here and that is a tough question.

I think the other problem is that if you do accept it, you had better make darn sure that you secure your systems properly. If I am going to release my information for travelling purposes, I do not want it released to employers, outside people. I do not want people hacking into it.

Senator Atkins: We are told that, in terms of checking through passengers, there are random checks, but they are sort of on a mathematical basis — every fifth person. Do you agree with that? Do you think that makes sense?

Mr Wilmink: It is every twentieth, because it is five per cent, so that is one out of every 20 that is supposed to have the bags hand checked. No, it has to be really random. Sometimes you do three in a row and let 55 through people afterwards, and sometimes you do every fourth, those types of things. It has to be more than every fifth person.

M. Wilmink: C'est une question difficile. Nous avons des kilomètres de clôture. Vous devez avoir sur la clôture des caméras dotées d'un système de reconnaissance des formes qui, lorsqu'elles détectent un mouvement, alertent le garde de sécurité dans le poste de surveillance. Vous devez également avoir des fils sous tension qui déclenchent un signal d'alarme lorsqu'ils sont coupés ou brisés. Une partie du problème, c'est qu'une grosse corneille ou un autre oiseau peut se poser sur la clôture et déclencher l'alarme, mais c'est bien, on pêche du côté de la sécurité et on peut se le permettre avec les caméras.

Une autre chose, c'est de ne pas avoir de stationnement juste en face des aires d'enregistrement. Vous prévoyez des zones pour déposer les passagers. Vous ne laissez personne entrer avec sa voiture. Malheureusement, vous aurez toujours des menaces du genre de la bombe d'Oklahoma City, où les terroristes ont loué un gros camion qu'ils ont garé devant l'immeuble. Doit-on empêcher les gros véhicules de passer et réserver des zones pour les autobus et n'autoriser que les voitures de passagers devant les aires d'enregistrement? C'est probablement une bonne idée. Vous ne laissez pas passer les gros autobus. Vous prévoyez une entrée séparée pour ces véhicules.

Le sénateur Atkins: Une question qui se pointe à l'horizon, c'est le «profilage» et son interaction avec la Charte des droits et libertés. Avez-vous une idée sur la façon d'aborder cette question?

M. Wilmink: Il s'agit d'une question d'équilibre entre la sécurité publique et la vie privée. C'est un équilibre très difficile à déterminer. Je pense qu'il faut demander au public ce qu'il veut. Est-il prêt à sacrifier une partie de sa vie privée pour des raisons de sécurité? C'est une question très débattue en ce moment. Est-ce que vous installez des caméras de police dans les rues? On en parle à Vancouver, au sujet de la rue Granville, et à Kelowna. On retrouve des caméras partout en Grande-Bretagne et en Europe et des policiers surveillent les images renvoyées par ces caméras. Là-bas, on accepte cela au nom de la sécurité. On commence à vouloir les utiliser ici et c'est une question très difficile à répondre.

L'autre problème, c'est que si vous acceptez de le faire, vous devez vous assurer que le système que vous utilisez est sécuritaire. Si j'accepte de fournir des renseignements personnels sur mes voyages, je ne veux pas que cette information parvienne aux oreilles des employeurs, des gens de l'extérieur. Je ne veux pas que des pirates informatiques puissent s'introduire dans le système.

Le sénateur Atkins: On nous dit que l'inspection des passagers est aléatoire, mais qu'il y a une certaine formule mathématique: une personne sur cinq. Êtes-vous d'accord avec cela? Pensez-vous que c'est quelque chose qui a du bon sens?

M. Wilmink: Il s'agit d'une personne sur vingt, parce qu'on parle de cinq pour cent; alors il s'agit d'une personne sur vingt dont les bagages à main doivent être vérifiés. Non, il faut vraiment que ce soit au hasard. Parfois, vous inspectez trois personnes de suite dans la file, puis vous en laissez passer 55 autres, et parfois vous inspectez une personne sur quatre, dans l'ordre, et ainsi de suite. Ça ne peut pas toujours être uniquement la cinquième personne.

I do not know how you would do it, but the passengers maybe should be given some control, some discretion on whether there is a personal risk. They have to have some discretion as well.

Senator Atkins: That would be my question. When they have this pattern, there is no discretion.

Mr Wilmink: No. Exactly right. Right now they do it, but how do you tell a nervous criminal from a nervous flyer? They are both in the lineup, they are both sweating, they are both askew, they are both in a rush. It is very hard. Now you might have the nervous flyer complaining, "Hey, I am checked every time." That is where you publicize to the public that we are using a preventive security measure. "I am sorry you get checked, here is what we are looking for, people trying to hide something," and hope that you get the public behind you.

Senator Atkins: I will wind up with one final question about air marshals. Should inflight employees of airlines know who the air marshals are or should they not be identified in your opinion?

Mr Wilmink: In my opinion, they should be identified to the inflight crew and the pilots, because they are a resource and part of the team. If a flight attendant has a passenger they are kind of suspicious about they should be able to tell the air marshal. How you do that is very carefully, but you have an electronic paging system or something like that, because you do not want her going up to the air marshal and saying, "Watch out for the guy over there." You have to be very careful in that way, but I think they should work as a team. Also, should an incident happen, you want the flight crew to know who the good guys are. If all of a sudden a terrorist or someone has a gun and the marshals have guns, you had better make sure you know who the good people are and who you help and who you do not help.

Senator Atkins: How do you feel about pilots having weapons?

Mr Wilmink: I would leave that up to their discretion. I had an interesting dinner with pilots. They were not hired to carry a firearm on the job. That is a big change. Some people just will not accept that, and I cannot argue against that. Some people may be willing, but if they are, are they capable is another issue. They had better have very good training.

I know the pilot I talked to said it is a bit silly, because if he is the co-pilot right here and he reaches for the gun and goes to get the terrorist, he goes right by the pilot, and he is scared and he is shooting all the way around. There are issues like that. In the U.S., with the prior military training of some of their pilots, I would feel confident about them having side arms.

Je ne sais pas comment vous le feriez, mais peut-être que les passagers devraient avoir une certaine forme de contrôle, un certain pouvoir de discrétion pour savoir s'il y a un risque personnel. Il faut qu'ils aient également une certaine forme de discrétion.

Le sénateur Atkins: Ce sera ma question: lorsque vous avez ce genre de formule, il n'y a pas de discrétion.

M. Wilmink: Non. C'est très vrai. C'est ce qu'ils font en ce moment, mais comment faire la différence entre un criminel nerveux et un passager nerveux? Les deux sont dans la file, les deux sont en sueur, les deux ont des vêtements de travers et les deux sont pressés. C'est très difficile. Il peut arriver que la personne qui est nerveuse d'avoir à prendre l'avion se plaigne en disant: «Comment se fait-il que je sois toujours parmi les personnes vérifiées». C'est là que vous faites savoir au public que vous avez recours à des mesures de sécurité préventive. «Je suis désolé, mais voici ce que nous recherchons, des gens qui essaient de cacher quelque chose» et vous espérez que le public sera derrière vous.

Le sénateur Atkins: Je vais terminer par une dernière question sur les policiers des airs. À votre avis, le personnel de bord des compagnies aériennes devrait-il savoir qui sont les policiers des airs ou, au contraire, leur identité devrait-elle demeurer cachée?

M. Wilmink: À mon avis, les policiers devraient être connus des pilotes et des membres de l'équipage, parce qu'ils sont une ressource et qu'ils font partie de l'équipe. Si un agent de bord a des soupçons concernant un passager en particulier, il devrait pouvoir le dire au policier. Comment le faire: avec beaucoup de prudence; vous devez avoir un système de radiomessagerie ou quelque chose d'autre, parce que vous ne voulez surtout pas que l'agent de bord aille voir directement le policier pour lui dire de porter une attention particulière à tel ou tel passager. Vous devez faire preuve de beaucoup de prudence à cet égard, mais je crois qu'ils devraient travailler en équipe. De plus, si un incident devait survenir, vous voulez que le personnel de bord sache qui sont les bons. Si tout à coup un terroriste ou quelqu'un d'autre sortait une arme et si les policiers de l'air sont armés, il est important de savoir qui sont les bons et qui sont les méchants, qui il faut aider et qui il ne faut pas aider.

Le sénateur Atkins: Que pensez-vous de l'idée que les pilotes soient armés?

M. Wilmink: Je laisse cette question à leur discrétion. J'ai eu une discussion intéressante avec des pilotes. Ils ne sont pas payés pour porter une arme au travail. Cela représente un gros changement. Certains ne l'accepteront pas et je peux les comprendre. D'autres l'accepteront, mais il faudra alors se demander s'ils en sont capables. C'est une autre question. Ils devront certainement recevoir une très bonne formation.

Je sais que le pilote à qui j'ai parlé trouvait toute cette histoire un peu loufoque, parce que s'il est copilote et qu'il doit s'étirer pour prendre l'arme pour ensuite s'élancer à la poursuite des terroristes, il doit passer juste à côté du pilote, en tirant un peu partout sous le coup de la peur. Il y a des situations comme cela. Aux États-Unis, comme plusieurs pilotes ont reçu une formation militaire, je m'inquiéteraï moins de les voir armés.

The other comment is that if a hijacker gets to that point, it is pretty bad trouble. Will the gun really help or not? I do not think so. That is my personal opinion. If they are willing to do it and they are trained well, okay, but it will not be a silver bullet or the magical cure.

The Chairman: I have been remiss in not giving your qualifications, sir. They include a period of service as Corporate Security Manager with Canadian Airlines and two years as Director of the Canadian Centre for Information Technology Security. What is that, please?

Mr Wilmink: It is a joint initiative in Vancouver between the University of British Columbia and the Justice Institute of British Columbia, which trains all the police officers. It was to introduce computer security issues into the IT field.

The Chairman: You also have a Master's degree in Business Administration, are a certified information systems security professional, and have taken the Federal Bureau of Investigation's airline terrorism training program and the RCMP aviation security and explosives detection course. Is that all correct?

Mr Wilmink: Yes.

The Chairman: How much of the testimony that you have given the committee today would be location specific? Being from Canadian Airlines, does it just apply to Vancouver? Does it apply throughout the system?

Mr Wilmink: It is Canada-wide for sure, and it is probably U.S. wide.

The Chairman: Would you say that any of the testimony you have given us today would not apply to Pearson?

Mr Wilmink: The only one I know about is the design, whether people go through the duty free before they go through check-in, whether the passengers have control of their bags for a while where they should not. That is the only one I cannot qualify.

The Chairman: You spoke at the beginning of your testimony about the difference between criminal security and terrorist security. We have received testimony in the past from police officials who have indicated that where organized crime functions, that gives terrorists an opportunity to flourish.

I did not get that impression from you. I got the impression from you that where organized crime was functioning you would have a straightforward, very efficient looking airport and terrorists would not do well there.

Mr Wilmink: They do not want a plane crash. They do not want the five-day interruption after 9/11. That is bad for their goods. My impression of organized crime in the airports is that there may be the one, or two or three odd individuals who are

L'autre observation, c'est que si un pirate de l'air se rend jusque là, cela signifie que la situation est très grave. Est-ce que l'arme serait utile dans un tel cas? Je ne le pense pas. C'est mon avis personnel. Si les pilotes sont d'accord pour porter une arme et s'ils reçoivent la formation nécessaire, soit, mais ce ne sera pas la solution miracle.

Le président: Monsieur, j'ai négligé de faire état de vos antécédents aux membres du comité. Vous avez notamment été directeur de la sécurité chez Lignes aériennes Canadien et, pendant deux ans, directeur du Canadian Centre for Information Technology Security. De quoi s'agit-il, s'il vous plaît?

M. Wilmink: Il s'agit d'un projet conjoint, à Vancouver, entre l'Université de la Colombie-Britannique et le Justice Institute of British Columbia, organisme responsable de la formation des policiers. Le but du centre était de faire connaître les questions liées à la sécurité informatique dans le domaine des TI.

Le président: Vous avez également un diplôme en administration, vous êtes un spécialiste certifié en sécurité des systèmes informatiques et vous avez suivi le programme de formation du FBI contre le terrorisme aérien ainsi que le cours de détection des explosifs et de sécurité aérienne de la GRC. Est-ce exact?

M. Wilmink: Oui.

Le président: Dans quelle mesure le témoignage que vous avez rendu aujourd'hui devant le comité est propre à un endroit particulier? Par exemple, le fait d'avoir travaillé chez Lignes aériennes Canadien fait-il en sorte que votre témoignage s'applique uniquement à Vancouver? Où s'applique-t-il à l'ensemble du système?

M. Wilmink: Il est certain qu'il vaut pour l'ensemble du Canada et, probablement aussi, pour l'ensemble des États-Unis.

Le président: Est-ce que vous diriez qu'une partie quelconque de votre témoignage d'aujourd'hui ne s'applique pas à l'Aéroport international Pearson?

M. Wilmink: La seule chose qui me vient à l'esprit concerne la conception de l'aéroport, à savoir si les gens passent par la zone franc de port avant de passer dans l'aire d'enregistrement, si les passagers ont encore leurs bagages en leur possession pendant un certain temps, alors qu'ils ne le devraient pas l'être. C'est le seul élément sur lequel je ne peux pas vraiment me prononcer.

Le président: Au début de votre témoignage, vous avez parlé de la différence entre sécurité appliquée aux criminels et sécurité appliquée aux terroristes. Dans des témoignages antérieurs, des responsables de la police sont venus nous dire que là où le crime organisé sévissait, les terroristes pouvaient avoir beau jeu.

Or, vous ne m'avez pas donné cette impression. De votre témoignage, j'ai eu l'impression que là où le crime organisé est présent, vous auriez tout de même un aéroport ordinaire et très efficace et que le terrorisme ne s'y porterait pas très bien.

M. Wilmink: Le crime organisé ne cherche pas à provoquer un écrasement d'avion. Il ne veut pas que la vie s'arrête pendant cinq jours comme ce fut le cas après le 11 septembre. C'est mauvais pour leurs affaires. L'impression que j'ai du crime organisé dans

members of organized crime, whether it is putting drugs on an aircraft or something like that. I do not see it as being systemic. It is individual opportunism, and that is also the same with individuals who are not with organized crime.

Part of the problem is that if you have a criminal record, if you have three drinking and driving offences, maybe it is because you are a gambler and you have a gambling debt. There is a relationship between criminal people and terrorism in that they may be more susceptible because they owe money to a bookie or they owe money for a drug deal. They may be willing to say, "Hey, put this package on a plane for me, okay? It is only cash for my partner in Calgary," and who knows what is actually in the envelope. There is a correlation that way. One hundred per cent, no, but there is cause and effect.

The Chairman: The testimony came from the RCMP. I do not believe they said there was 100 per cent correlation. They implied that if organized crime could flourish in an airport, that you could probably have terrorists taking advantage of that.

Mr Wilmink: I think that terrorists could take advantage of the same systems that are in place that organized crime is using: free access to the planes unencumbered, no searches on their personal bags, that type of thing. I think if members of a terrorist organization wanted to get a job with an airline, with fuel service trucking, with the cleaners, it is quite easy to do, especially if they do not have any criminal record in their background check.

The Chairman: You talked about explosive vapour machines. Are these ion scanners, essentially?

Mr Wilmink: Yes.

The Chairman: You talked about the one-in-five false positives. Do you know in fact what happens at airports when false positives take place?

Mr Wilmink: The way it is now designed in Vancouver, the false positive from one machine will get sent through the secondary machine for a different test, and then also they are hand searched. The requirement is that the security officer pull them off the line and hand search them and see what could be causing the problem.

The Chairman: Was it 120 bags you described going through the system?

Mr Wilmink: They can handle 200 bags an hour, and there are 1,200 bags going through the system.

The Chairman: Is that in one hour?

Mr Wilmink: At the peak times.

les aéroports, c'est quelques personnes qui cherchent à faire embarquer des drogues ou quelque chose du genre à bord d'un avion. Je ne vois rien de systématique dans cela. Il s'agit d'un opportunisme individuel et on peut en dire tout autant des personnes qui ne font pas partie du crime organisé.

Une partie du problème, c'est que si vous avez un dossier criminel, si vous avez trois accusations de conduite en état d'ébriété, peut-être est-ce parce que vous êtes un joueur et que vous avez des dettes de jeu. Il y a une relation entre les criminels et le terrorisme en ce sens qu'ils peuvent être plus vulnérables, parce qu'ils doivent de l'argent à un preneur aux livres ou qu'ils doivent de l'argent pour une transaction de drogue. Ils seraient plus susceptibles de dire: «Peux-tu emporter cet argent dans l'avion pour moi? C'est de l'argent destiné à mon partenaire de Calgary.» Et qui sait ce qu'il y a vraiment dans l'enveloppe. Il y a une corrélation de ce genre. À cent pour cent, non, mais il y a une relation de cause à effet.

Le président: Le témoignage vient de la GRC. Je ne crois pas qu'ils aient dit qu'il y avait une corrélation de cent pour cent. Ils supposaient que si le crime organisé pouvait s'implanter dans un aéroport, il est probable que les terroristes pourraient en profiter.

M. Wilmink: Je crois que les terroristes peuvent profiter des mêmes systèmes actuels dont profite le crime organisé: accès libre et sans entrave aux avions, absence de fouille de leurs bagages personnels, ce genre de choses. Je pense que si des membres d'une organisation terroriste voulaient décrocher un emploi dans une société aérienne, le transport du carburant, le nettoyage, il leur serait relativement facile d'y parvenir, surtout si ces personnes n'ont pas de dossier criminel.

Le président: Vous avez parlé d'appareils de détection des vapeurs d'explosifs. S'agit-il, essentiellement, d'un détecteur à ions?

M. Wilmink: Oui.

Le président: Vous avez parlé d'un taux de résultats faussement positifs de un sur cinq. Qu'arrive-t-il dans les aéroports où l'on obtient des résultats faussement positifs?

M. Wilmink: La procédure actuelle à Vancouver, c'est que les bagages donnant un résultat faussement positif sont placés dans un autre appareil qui effectue une analyse différente et ils font l'objet d'une fouille manuelle. La procédure exige que l'agent de sécurité retienne le bagage et procède à une fouille manuelle de son contenu pour déterminer ce qui pourrait être la cause du problème.

Le président: Avez-vous dit que le système pouvait accommoder 120 pièces de bagage?

M. Wilmink: Les appareils peuvent accommoder 200 pièces de bagage à l'heure, mais dans le système, il y a 1 200 pièces de bagage.

Le président: En l'espace d'une heure?

M. Wilmink: Aux heures de pointe.

The Chairman: Therefore, if you have 200 bags going through, that means you have 20 per cent false positives. If it is one in five, that means there are 40 bags to be checked. What happens to the 40 bags?

Mr Wilmink: They are taken out and checked by the security officer.

The Chairman: Are they all taken out?

Mr Wilmink: Yes.

The Chairman: Every one?

Mr Wilmink: They should be.

The Chairman: You talked about the three questions that the Americans do not find useful anymore. Your suggestion was that after you have heard the questions a few times it is easy to lie in answer to them. My understanding is that those three questions were designed as a result of an IRA terrorist who had a lady friend whom he persuaded to meet him in Rome and then gave her a suitcase carrying a bomb. Therefore, it really is not so much to catch the terrorists, but to catch people who might have been duped by someone else — quite innocent people, in fact — into carrying a bomb.

Is that your understanding of the reason for those three questions?

Mr Wilmink: Yes. I agree with you, the reasons are good and they will stop that one naive person who has taken a package from someone else and who will honestly admit that. A lot of people are in a lineup at the airport, they are busy, they want to catch their flight. They will not respond honestly. “Sorry, yes, oh, I know what is in that package, my brother gave it to me,” or they will assume that “I got it from my boyfriend, I must trust him, I am not going to say anything.” There is value to that question and stopping that very small percentage of people.

The Chairman: However, what you are saying is that while there may be value, you are not sure it is cost-effective?

Mr Wilmink: Exactly, and the other question I did not mention earlier is that it is being asked by the check-in agents, who have little security training and do not know what they are looking for. They are answering it. It is on their screen and they have to ask those questions. It is just part of their thing. Are they really focusing on, “I think this person is lying. Let’s send them over for a double check”? I have not seen that happen.

The Chairman: Did you fly here today?

Mr Wilmink: Saturday.

The Chairman: Were you asked those questions?

Mr Wilmink: Yes, I was.

Le président: Par conséquent, s’il y a 200 pièces de bagage qui passent dans l’appareil, cela signifie qu’il y aura 20 p. 100 de résultats faussement positifs. Si on parle d’un rapport de un sur cinq, cela signifie qu’il y aura 40 pièces de bagage à inspecter. Qu’arrive-t-il de ces 40 pièces de bagage?

M. Wilmink: Elles sont prélevées du transporteur à courroie et sont vérifiées par un agent de sécurité.

Le président: Sont-elles toutes retirées du transporteur?

M. Wilmink: Oui.

Le président: Toutes, sans exception?

M. Wilmink: Elles devraient l’être.

Le président: Vous avez parlé des trois questions que les Américains ne trouvent plus utiles maintenant. Vous avez laissé entendre qu’après avoir entendu les questions à quelques reprises, il est facile de mentir en y répondant. Je crois savoir que ces trois questions ont été conçues à la suite d’un incident dans lequel un terroriste de l’IRA avait persuadé une amie de le rencontrer à Rome pour ensuite lui remettre une valise contenant une bombe. Par conséquent, les questions ne sont pas vraiment destinées à démasquer les terroristes, mais à découvrir des personnes — innocentes, en fait — à qui l’on aurait fait transporter une bombe, à leur insu.

Êtes-vous d’accord avec cette justification?

M. Wilmink: Oui. Je suis d’accord avec vous, les raisons sont bonnes et ces questions permettront de reconnaître une personne naïve qui transporte un colis pour quelqu’un d’autre et qui l’admettra honnêtement. Beaucoup de gens sont pris dans une file à l’aéroport, ont l’esprit préoccupé et veulent simplement prendre leur vol. Ils ne vont pas répondre honnêtement: «Ah! Désolé, c’est un colis que mon frère m’a remis»; ou ils vont se dire: «J’ai reçu ce colis d’un ami, je dois lui faire confiance, je ne vais rien dire». Cette question a une certaine valeur et permettra d’arrêter le très petit pourcentage de personnes concernées.

Le président: Ce que vous dites, c’est que même si vous y trouvez une certaine valeur, vous n’êtes pas sûr que ce soit une méthode rentable?

M. Wilmink: Exactement, et l’autre point que je n’ai pas souligné plus tôt, c’est que la question est posée par des préposés à l’enregistrement, qui ont très peu de formation en matière de sécurité et qui ne savent pas ce qu’ils recherchent. Les gens répondent. C’est écrit sur leur écran, alors ils posent les questions. Cela fait partie de leur travail. Mais font-ils vraiment attention, se demandent-ils si la personne ment et, en cas de doute, demandent-ils une seconde vérification? Je n’ai pas vu cela se produire.

Le président: Est-ce que vous êtes venu par avion aujourd’hui?

M. Wilmink: Samedi.

Le président: Vous a-t-on posé ces questions?

M. Wilmink: Oui, on me les a posées.

The Chairman: Okay. I am not certain, but on the last three flights I have been on, I have not been asked those questions, and I have to attribute it to an honest face.

You raised the question of ongoing training for searchers.

I was intrigued by your suggestion for one day a week. That is, 20 per cent of the time should be devoted to training? Is that a number you want to stick with?

Mr Wilmink: It is a proposal. It is mainly to draw people's attention to the fact that, yes, they should spend more time on training, whether it is one day a week or two hours a day out of an eight-hour shift or one hour, but first the training has to be designed. Then, realistically, how many times can they take certain training?

The Chairman: Okay. You are trending up now. Two hours a day out of an eight-hour shift is 25 per cent of their time. One day a week is 20 per cent of their time.

Mr Wilmink: Bad math. I thought two out of eight was 20 per cent, not 25. I meant an hour-and-a-half. It was just an example.

The Chairman: I am just trying to get some idea as to how much training you think is appropriate for screeners. What you are suggesting is an awful lot more than they are getting now.

Mr Wilmink: Exactly.

The Chairman: Okay. Thank you. Training police for prevention rather than for catching people after the fact is an interesting concept. I think intuitively it appeals to all of the committee members. What do you know about preventive training for the police forces that are contracted to airports? Do you have any knowledge of that? Should we be asking other people? There is no reason why you should know about it. I am just wondering if you can assist the committee in this regard.

Mr Wilmink: From what I saw, it was very minimal. Their preventive training was, "Here is the airport; here are the passenger screening areas; here is where you will have to respond."

We saw it at Vancouver airport — I cannot speak for Toronto — where brand new officers right out of depot training in Regina were being assigned to the airport, and that is their first posting. I have not witnessed a proper pre-screening training program for them. What they have in place, I cannot say.

The Chairman: Sir, I would like to thank you very much on behalf of the committee. It has been a very instructive period for us. I should observe that the committee has benefited from information with which you have provided us in the past, and we appreciate that very much. We hope we can call on you again in the future as our studies continue.

Le président: Bien, je ne suis pas certain, mais les trois dernières fois que j'ai pris l'avion, on ne me les a pas posées et j'ai attribué cela à mon visage honnête.

Vous avez soulevé la question d'une formation continue pour les personnes responsables des fouilles.

J'ai été un peu étonné que vous suggériez un jour par semaine. Cela correspond à 20 p. 100 du temps qui est consacré à la formation? Est-ce que vous maintenez ce chiffre?

M. Wilmink: C'est une proposition. Elle sert principalement à attirer l'attention des gens sur le fait que, oui, il faut consacrer plus de temps à la formation, que ce soit un jour par semaine ou deux heures par jour sur une journée de travail de huit heures, ou une heure, mais d'abord, il faut penser à ce que doit être cette formation. Et ensuite, de manière réaliste, on peut se demander combien de fois ces personnes peuvent suivre une formation donnée.

Le président: Bien. Vous augmentez la mise maintenant. Deux heures par jour sur une journée qui en compte huit, cela représente 25 p. 100 du temps. Un jour par semaine, c'est 20 p. 100 du temps.

M. Wilmink: Mauvais calcul. Je pensais que deux heures sur huit correspondait à 20 p. 100, et non à 25. Je voulais dire une heure et demie. C'était juste un exemple.

Le président: Je voulais juste savoir combien de formation vous jugiez appropriée pour les responsables des fouilles. Ce que vous suggérez, c'est beaucoup plus que ce qu'ils reçoivent actuellement.

M. Wilmink: Exactement.

Le président: Très bien. Merci. Le fait de former les policiers à la prévention plutôt qu'à l'intervention après le fait est un concept intéressant. Je pense qu'intuitivement, il plaît à tous les membres du comité. Que savez-vous au sujet de la formation préventive destinée aux forces policières qui desservent les aéroports? Savez-vous quelque chose à ce sujet? Devons-nous poser la question à d'autres personnes? Il n'y a pas de raison que vous connaissiez la réponse à cette question, mais je me demande simplement si vous pouvez aider le comité à cet égard.

M. Wilmink: D'après ce que j'ai vu, la formation préventive était très sommaire. Elle se limitait à ceci: «Voici un aéroport, voici les aires d'inspection des passagers, voici où vous allez intervenir.»

Je ne peux pas parler pour l'aéroport de Toronto, mais j'ai vu à l'aéroport de Vancouver de jeunes agents fraîchement émoulus de l'école de formation de Regina, et c'était leur première affectation. Je n'ai pas été témoin de l'existence, à leur intention, d'un programme de formation approprié en pré-dépistage. Je ne saurais dire quelles sont les mesures en place à l'heure actuelle.

Le président: Monsieur, j'aimerais vous remercier beaucoup au nom du comité. Pour nous, ce fut une période très informative. Je dois faire remarquer que le comité a profité de l'information que vous lui avez donnée dans le passé et nous vous en sommes très reconnaissants. Nous espérons pouvoir compter encore sur vous dans l'avenir étant donné que notre travail n'est pas terminé.

To those of you at home following our work, please visit our Web site by going to <http://sen.sec.ca>. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or for assistance in contacting members of the committees.

It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Prior to introducing our witnesses, I will ask the clerk of the committee to swear them in.

(Captain Don Johnson, sworn)

(Captain Matt Sheehy, sworn)

(First Officer Russ Cooper, sworn)

The Chairman: Our next witnesses are from the Air Canada Pilots Association. Today, we have Captain Don Johnson, President. He is accompanied by Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, as well as First Officer Russ Cooper, who is Toronto Representative, Security Committee. The association has been very active in the field of airport security, participating in working groups with Transport Canada.

Captain Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association: Thank you, Senator Kenny and committee members, for the invitation to be here today to discuss the issue of aviation security.

We at the Air Canada Pilots Association have noted and appreciated the transparency that your standing committee has brought to this critical national debate and are pleased to be here.

Our membership, through its Security Committee, has been very active in advocating change in the aviation security environment. As pilots and commanders of Canada's flag carrier, we fly routes and aircraft demonstrated to be of interest to terrorists who have declared war on the United States and her allies. We have a moral and legal responsibility to ensure the safety and security of our crews and passengers, as we not only operate as pilots in command but as peace officers in accordance with the Criminal Code of Canada.

We take these responsibilities to heart, so much so that we formulated an integrated security action plan within weeks of the 9/11 events. It was our hope, in doing so, to advance security improvements by bringing our unique and legitimate perspective to this vital undertaking.

Our action plan and inputs have been successful in influencing change, but four major security initiatives continue to defy resolution. We have been very patient in advocating progress in these areas but now feel, to put it bluntly, that our efforts and unique perspective have been sidelined.

Pour ceux d'entre vous qui suivez nos travaux de la maison, veuillez visiter le site Web à l'adresse <http://sen.sec.ca>. Vous y trouverez les témoignages des témoins ainsi que le calendrier officiel des audiences. Vous pouvez également contacter le greffier du comité en composant le numéro 1-800-267-7362 pour plus d'information ou pour savoir comment entrer en contact avec les membres du comité.

Il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Avant de présenter nos témoins, je vais demander au greffier du comité de les assermenter.

(Le capitaine Don Johnson, assermenté)

(Le capitaine Matt Sheehy, assermenté)

(Le premier officier Russ Cooper, assermenté)

Le président: Nos prochains témoins proviennent de l'Association des pilotes d'Air Canada. Aujourd'hui, le capitaine Don Johnson, président de l'Association, est accompagné du capitaine Matt Sheehy, président du Comité de la sécurité, ainsi que du premier officier Russ Cooper, représentant de Toronto au sein du Comité de la sécurité. Cette association a joué un rôle très actif dans le domaine de la sécurité aérienne et a participé aux groupes de travail de Transports Canada.

Le capitaine Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada: Merci, sénateur Kenny et membres du comité, de nous avoir invités ici aujourd'hui pour discuter de la question de la sécurité dans l'aviation.

L'Association des pilotes d'Air Canada a constaté la transparence que le comité permanent a su imposer dans ce débat national très important et tient à lui témoigner sa reconnaissance. Nous sommes heureux d'être ici.

Nos membres, par l'intermédiaire du Comité de la sécurité, ont joué un rôle très actif pour promouvoir des changements dans le domaine de la sécurité de l'aviation. À titre de pilotes et de commandants des avions de la compagnie de pavillon du Canada, nous pilotons des appareils et desservons des routes qui, et cela a été démontré, suscitent l'intérêt des terroristes qui ont déclaré la guerre aux États-Unis et à leurs alliés. Nous avons la responsabilité morale et légale d'assurer la sécurité de nos passagers et membres d'équipage, car non seulement sommes-nous pilotes commandants de bord, mais nous sommes également agents de la paix en vertu du Code criminel du Canada.

Nous prenons ces responsabilités à coeur, à tel point que dans les semaines qui ont suivi les événements du 11 septembre, nous avons formulé un plan d'action intégré en matière de sécurité. Ce faisant, nous espérons faire progresser les mesures de sécurité en apportant notre perspective unique et légitime à cette entreprise vitale.

Notre plan d'action et nos observations sont parvenus à influencer sur le changement, mais quatre initiatives majeures en matière de sécurité demeurent toujours sans lendemain. Nous avons fait

The first of these relates to our priority call for the centralization of responsibility and accountability for aviation security within one federal government authority. The component parts of aviation security are many and far-flung and require a central focal point to integrate associated measures effectively.

The formation of the Canadian Air Transport Security Agency, or CATSA, falls short of this vital requirement. This agency is incapable of addressing many airborne security issues as it is primarily mandated to oversee ground screening issues. In addition, it seeks no direct input from those being protected or those legally mandated to assure airborne security, the public and the pilots respectively.

The second area deals with ground screening and aircraft access concerns. As it stands now, there are inconsistent measures and procedures in force at airports throughout the nation. Some personnel requiring airside access are screened extensively while others pass with minimal requirements. It may very well be that the lack of centralized, publicly controlled oversight contributes to this serious shortfall, but the fact remains our pilots are becoming increasingly uncomfortable with the pre-flight security status of the aircraft we fly. This situation needs to be dealt with immediately and speaks to a requirement for the implementation of a technologically advanced national pass system.

We recognize the superb job that the RCMP are doing in implementing and now expanding the armed air marshal program. The fact remains, however, that this program needs to ensure that the number of marshals available is sufficient to provide a viable deterrent. This is a third concern for us, as we realize how critical the RCMP is to the ongoing fight in the war against terrorism. We therefore suggest that consideration be given to expanding the program beyond the RCMP to include a larger pool of personnel with relevant background and skills. In this fashion, the RCMP could become a centralized trainer and qualifier of marshals rather than their sole supplier.

Our fourth and last priority concern deals with the implementation of measures to assure the security of the cockpit environment.

Our efforts and suggestions in this area have been downplayed, and we are now being told that a single, reinforced door modification would address this requirement. We, however, do not see this as a final solution and continue to call for measures that would either provide a security seal between the cockpit and the cabin throughout the operation of a flight or provide our flight crews with defensive weapons or systems that would prevent

preuve d'une grande patience en préconisant des progrès dans ces domaines, mais nous estimons, pour être francs, que nos efforts et notre perspective unique ont été mis de côté.

La première de ces demandes jugées prioritaires est la centralisation de la responsabilité au sein d'un seul organisme fédéral. Les différentes composantes de la sécurité aérienne sont nombreuses et très diverses et, de ce fait, nécessitent une centralisation afin de permettre une intégration efficace des mesures pertinentes.

La création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, ne répond pas à cette exigence vitale. Cet organisme est incapable de traiter de nombreuses questions de sécurité en vol, étant donné qu'il a été mandaté principalement pour s'occuper des questions de détection au sol. De plus, cet organisme ne cherche aucunement à obtenir l'avis direct des personnes qui doivent être protégées et des personnes qui sont légalement mandatées pour assurer la sécurité en vol, à savoir le public et les pilotes respectivement.

Le deuxième domaine de préoccupation de l'Association concerne le filtrage au sol et l'accès aux avions. À l'heure actuelle, les mesures et procédures en vigueur dans les aéroports ne sont pas uniformes partout au pays. Certains employés ayant besoin d'un accès côté piste font l'objet d'un filtrage élaboré, alors que dans d'autres cas, les exigences régissant le va-et-vient des employés sont minimales. Il se pourrait très bien que l'absence d'un organisme de supervision public et centralisé contribue à cette grave lacune, mais le fait demeure que nos pilotes sont de plus en plus inquiets de la sécurité avant vol des appareils qu'ils doivent piloter. Cette situation exige une attention immédiate et démontre la nécessité de la mise en oeuvre à l'échelle nationale d'un système de laissez-passer moderne.

Nous tenons à reconnaître le travail magnifique effectué par la GRC dans la mise en application et dans le développement du programme de policiers des airs. Cependant, il reste qu'il faut pouvoir compter sur un nombre suffisant de policiers pour que ce programme puisse constituer une mesure de dissuasion efficace. C'est le troisième domaine de préoccupation à nos yeux et nous nous rendons bien compte du rôle déterminant que la GRC doit jouer dans la guerre contre le terrorisme. Par conséquent, nous proposons que l'on envisage d'étendre le programme au-delà de la GRC pour inclure un bassin plus large de personnes ayant les antécédents et les compétences appropriées. De cette manière, la GRC pourrait servir d'organisme centralisé de formation et d'autorisation des policiers de l'air, plutôt que de fournisseur exclusif.

Notre quatrième et dernière source de préoccupation, jugée prioritaire, est la mise en oeuvre de mesures pour assurer la sécurité dans l'environnement de la cabine de pilotage.

Nos efforts et suggestions dans ce domaine ont été ignorés et on nous dit maintenant qu'une unique porte renforcée suffirait pour répondre à cette exigence. Cependant, nous ne voyons pas cette mesure comme une solution finale et continuons d'exiger des mesures qui auraient pour effet d'assurer une zone d'étanchéité continue entre le poste de pilotage et le reste de la cabine pendant toute la durée du vol ou qui ferait en sorte que les membres de

the loss of control of the flight deck to unauthorized users. The provision of a continuous seal between the cockpit and the cabin could be addressed by the installation of a double-door type system. Such systems are in use today while others are being developed for the retrofit market.

In summary, our four major concerns lie in the areas of responsibility and accountability, inconsistent screening of those accessing aircraft, air marshal program augmentation and protection of the cockpit environment. My security colleagues and I are now at your disposal for questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. Just before we go to questions, could you briefly qualify yourself and the members of your panel for us?

Mr. Johnson: Senator, I am a captain with Air Canada. I have been in the aviation industry for 37 years — 30 with Air Canada. I am a captain on the Boeing 747. I am proud to represent the 3,500 pilots flying at mainline Air Canada as their president.

The Chairman: Thank you.

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, Air Canada Pilots Association: Good afternoon, senator and members of the committee. I am a captain with Air Canada with over 30 years service with the airline — a 767 captain based in Toronto. I am the security chairman, originally for Canadian Airlines, and have been involved in the security end of things for 15 years. I took over the job at Air Canada on September 1 and have been quite busy since. I am also a qualified Transport Canada security inspector and have experience in FBI and police training.

The Chairman: Thank you.

First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee, Air Canada Pilots Association: Senator Kenny and committee members, I currently have first officer responsibilities with Air Canada on the A-320 aircraft. I have come to Air Canada and the security committee a bit late in life. I have only been with Air Canada for three years and I joined the security committee shortly after September 11, after writing a series of papers that outlined threat analyses, plans and some recommendations.

These papers came from my previous background: I spent about 28 years in the Canadian Air Force. There, on the operational side as a fighter pilot flying 104s and CF-18s on the staff side, I had the opportunity to be involved with directing some pretty sensitive acquisition programs for the air force.

On the operational side, I did have an opportunity to be the deputy commanding officer of the CF-18 squadron that fought for Canada during the Persian Gulf War. On the staff side, I

l'équipage disposeraient d'armes ou de systèmes de défense qui empêcheraient la prise de contrôle du poste de pilotage par des personnes non autorisées. On pourrait recourir à cet égard à un système de double porte. De tels systèmes sont déjà en usage aujourd'hui alors que d'autres sont en voie d'élaboration pour le marché de rattrapage.

Bref, nos quatre grandes préoccupations sont dans les domaines de la responsabilité et de la reddition de comptes, du contrôle non uniforme des personnes qui ont accès aux aéronefs, de l'augmentation du programme des policiers de l'air et de la protection du poste de pilotage. Mes collègues du secteur de la sécurité et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Johnson. Avant de passer aux questions, pourriez-vous en quelques mots nous donner vos qualifications ainsi que celles des membres de votre groupe?

M. Johnson: Sénateur, je suis commandant de bord à l'emploi d'Air Canada. Je suis dans l'industrie de l'aviation depuis 37 ans — 30 ans avec Air Canada. Je suis le commandant de bord d'un Boeing 747. Je suis fier de représenter les 3 500 pilotes à l'emploi de la ligne principale d'Air Canada en tant que leur président.

Le président: Merci.

Le capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada: Bonjour, sénateur et membres du comité. Je suis un commandant de bord à l'emploi d'Air Canada depuis plus de 30 ans — je suis commandant de bord d'un 767 basé à Toronto. Je suis le président du Comité de la sécurité; je travaillais à l'origine pour les Lignes aériennes Canadien, et je m'occupe de la sécurité depuis 15 ans. J'ai assumé mon poste à Air Canada le 1er septembre et je suis passablement occupé depuis. Je suis également inspecteur de sécurité accrédité de Transports Canada et j'ai de l'expérience au niveau de la formation de policier et du FBI.

Le président: Merci.

Le premier officier Russ Cooper, représentant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada: Sénateur Kenny et membres du comité, j'exerce mes fonctions à bord d'un A-320 d'Air Canada. Je me suis joint à Air Canada et au Comité de la sécurité un peu sur le tard. Je suis à l'emploi d'Air Canada depuis seulement trois ans et je me suis joint au Comité de la sécurité peu après le 11 septembre, après avoir rédigé des documents qui décrivaient des analyses de la menace, des plans et certaines recommandations.

Ces documents proviennent d'un emploi antérieur: j'ai passé 28 ans de ma vie à l'emploi de la Force aérienne du Canada. Dans les FC, côté opérationnel, j'étais un pilote de chasseur (CF-18 et 104), et côté administratif, j'ai eu l'occasion de diriger des programmes d'acquisition passablement délicats pour la force aérienne.

Côté opérationnel, j'ai eu l'occasion d'être le commandant adjoint d'un escadron de CF-18 qui a participé à la guerre du Golfe pour le Canada. Côté administratif, j'ai géré le programme

managed the capital acquisition program for the air force for a number of years, including the acquisition of some fighter weapons.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Senator Meighen: Perhaps I could ask general questions directed to all of you and whoever wants to answer would be fine. You were here, I think, for most of the testimony from Mr. Wilmink, security adviser. Is there anything that he said that you would take issue with, or anything that you would add to what he said?

Mr Sheehy: Yes, Senator Meighen, it kind of leads into some of the issues that we have alluded to in our statement. We are deeply concerned about the oversight of the entire matrix of aviation security in this country. Certainly, the gentleman preceding us was a subject expert. I was very impressed.

However, often these things are driven by the bottom line. One of the issues that we are trying to portray to this group is that the oversight of security in aviation in Canada is a national security issue. Therefore, we consider that it should be under the auspices of the federal government or some entity of that sort. The devolution of authority that took place in 1996 was primarily driven by an economic initiative. The devolution of authority took place and a lot of the day-to-day operations of the airports were handed down to the local airport authorities, which was fine. Let's say that it functioned to a certain degree. It certainly supplied the economic part of it.

However, since 9/11, the whole landscape of the world has changed, and the aviation security certainly has changed dramatically. We are going to make a suggestion to the Senate committee. Unfortunately, we are going to ask you to turn the Titanic around because we sincerely believe that the model that we are trying to work with right now is dysfunctional. It might have been able to get through the day before 9/11, but as it stands today, it is not working.

One of the issues that the previous gentleman brought up was the issue of costs of police officers. I have had the privilege of working with the Peel Regional Police, in Toronto, for years. They are, without a doubt, one of the finest police departments in the country and, as far as aviation security at our airport is concerned, there is none better. I would hate to see the day that they would be replaced by minimum wage, or slightly above that, hired people — guards who are given a certain amount of authority and jurisdiction. When somebody flies an airplane, I would like to see a professional up there. I do not want to see someone up there who is being paid minimum wage, just to get the bottom line fixed.

I think I have pretty well covered that one off. As I said, I would rather see a professional police department coming to my aid than a \$15-per-hour guard. God bless them, they do a great job, but they are not police officers.

d'acquisition d'immobilisations pour la force aérienne pendant plusieurs années, notamment l'acquisition d'armements pour chasseurs.

Le président: Merci, messieurs.

Le sénateur Meighen: Je pourrais peut-être poser des questions générales destinées à tous. Quiconque veut y répondre est le bienvenu. Je pense que vous étiez présents pour la plus grande partie du témoignage de M. Wilmink, conseiller en matière de sécurité. Y a-t-il quelque chose qu'il a dit dont vous aimeriez parler, ou quelque chose que vous aimeriez ajouter?

M. Sheehy: Oui, sénateur Meighen, ses propos ont abordé un certain nombre des questions dont nous avons traité dans notre exposé. Nous nous inquiétons énormément de la surveillance de toute la gestion de la sécurité dans le domaine de l'aviation au Canada. Il ne fait aucun doute que le témoin qui nous a précédé était un spécialiste. J'ai été très impressionné.

Cependant, ces choses ont souvent un point commun, l'aspect financier. Une des questions que nous essayons de vous dépeindre est que la surveillance de la sécurité dans le domaine de l'aviation au Canada est une question de sécurité nationale. Par conséquent, nous considérons que cela devrait relever du gouvernement fédéral ou d'une entité semblable. Le transfert des pouvoirs qui a eu lieu en 1996 était principalement motivé par une initiative économique. Ce transfert des pouvoirs a eu lieu et un grand nombre des activités quotidiennes des aéroports ont été transférés aux administrations aéroportuaires locales, ce qui ne posait aucun problème. Disons seulement que cela a fonctionné dans une certaine mesure, tout au moins pour ce qui est de l'aspect économique.

Cependant, depuis le 11 septembre, tout a changé dans le monde et la sécurité dans le domaine de l'aviation s'est transformée de façon considérable. Nous allons faire une suggestion au comité sénatorial. Malheureusement, nous allons vous demander de faire marche arrière car nous sommes vraiment convaincus que le modèle que nous essayons d'utiliser en ce moment est dysfonctionnel. Il aurait peut-être fonctionné avant le 11 septembre, mais dans sa forme actuelle, il ne fonctionne pas.

Une des questions que le témoin précédent a soulevées était celle des coûts liés aux agents de police. J'ai eu le privilège de travailler avec la police régionale de Peel, à Toronto, pendant des années. Il ne fait aucun doute dans mon esprit qu'il s'agit là de l'un des meilleurs services policiers au pays et, en ce qui concerne la sécurité aéronautique à notre aéroport, il est le meilleur. Je ne voudrais surtout pas que l'on remplace ces agents par des salariés à qui l'on donne le salaire minimum, ou guère plus — des gardiens à qui on donne quelques pouvoirs. Lorsqu'un personne est aux commandes d'un avion, j'aime savoir qu'il s'agit d'un pilote professionnel. Je ne veux pas voir quelqu'un à qui l'on donne le salaire minimum, uniquement pour des questions d'économie de budget.

Je pense que cela couvre tout ce que j'avais à dire à ce sujet. Comme je l'ai dit, je préférerais voir un policier professionnel venir à mon secours qu'un gardien à qui l'on donne 15 \$ de l'heure. Je ne veux surtout pas les dénigrer, ils font un excellent travail, mais ce ne sont pas des policiers.

Mr Johnson: I would add one other thing. The thought occurred to me when the expert was talking about the duty-free shop. Pilots have been after the authorities for many, many years to put the duty free shop at the end of the trip, so that you are not carrying flammable liquids with you when you go from one place to another. Do your duty-free shopping when you get off the airplane. Something as simple as that would help a lot.

Senator Meighen: Mr Cooper, have you anything to add?

Mr Cooper: I think the previous presenter was spot-on on many issues. He reflects a lot of the observations that we have made over the past year.

One thing that struck me was he stated that he would like to see the responsibility for security centralized within the airline structure. I wonder if that is perhaps the way to go because the airline industry and airlines are money-making propositions, and they can only afford to put as much resources into that kind of an enterprise as they have coming in through the form of revenues.

I would think that security is so important, and as Captain Sheehy suggests, is of such critical interest to the public that perhaps that should be centralized within a public organization.

Senator Meighen: Yes. It seems to me that the public must be terribly confused. They know they are paying an additional \$12, or whatever it is, per ticket to fund a presumably new and better security system under the aegis of CATSA, the Canadian Air Transport Security Agency, whose name says it all. However, the previous witness told us that, as far as he could determine, the money has only been spent on reimbursing the airlines for the provision of largely minimum wage security checkers at passenger check-in, and that there is very little evidence, if any, of improvement in cargo or passenger security. Have you anything to tell us that might be different? It is a pretty bleak picture.

Mr Sheehy: We have to agree with what you said.

The mandate of CATSA has been limited strictly to screening, and at the last minute, when the issue of air marshals came to the forefront, they had to capture that as well. They are not giving any direction to the air marshal program, so far as we know. All they are doing is taking care of the cost structure and the accounting aspects of paying for it.

All we see that has been accomplished in some ways is Transport Canada has now created another bureaucracy to separate them from the issues at hand. It is one of the issues that we are very familiar with as pilots, and that is responsibility and accountability. We live that every day. We understand that, and we realize when it is not there. Unfortunately, the situation right now is that, if you look at what is happening, you see a situation

M. Johnson: J'ajouterais autre chose, quelque chose qui m'est venu à l'esprit lorsque le spécialiste parlait de la boutique hors taxes. Les pilotes demandent aux autorités depuis de très nombreuses années que la visite à la boutique hors taxes se fasse à la fin du voyage, de sorte que vous ne transportez aucun liquide inflammable sur vous ou lorsque vous vous déplacez d'un endroit à l'autre. Faites votre magasinage hors taxes lorsque vous descendez de l'avion. Une solution aussi simple que celle-là aiderait beaucoup.

Le sénateur Meighen: Monsieur Cooper, avez-vous des commentaires?

M. Cooper: Je pense que le témoin précédent était dans le mille pour de très nombreuses questions. Pour la plupart, ce sont des observations que nous avons faites au cours de la dernière année.

Une chose m'a frappé. Il a dit qu'il aimerait que la responsabilité de la sécurité soit centralisée chez les transporteurs. Je me demande si c'est la façon de faire car l'industrie du transport aérien et la société aérienne sont des entreprises à but lucratif et ne peuvent affecter à ce type d'entreprise que les ressources dont elles disposent.

À mon avis la sécurité est tellement importante, comme le propose le commandant de bord Sheehy, elle est tellement critique pour le public qu'elle devrait peut-être être centralisée au sein d'un organisme public.

Le sénateur Meighen: Oui. Il me semble que le public doit être terriblement mêlé. Ils savent qu'ils payent 12 \$ de plus, ou peu importe le montant, par billet pour financer un système de sécurité présumément nouveau et meilleur qui relève de l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, dont le nom dit tout. Cependant, le témoin précédent nous a dit que d'après ce qu'il a pu déterminer, l'argent n'a servi qu'à rembourser les sociétés aériennes pour la fourniture d'agents de sécurité qui reçoivent pour la plupart le salaire minimum et qui sont affectés à l'enregistrement des passagers, et qu'il y a très peu de preuves, s'il en existe, d'une amélioration de la sécurité des passagers ou des marchandises. Avez-vous d'autres observations qui pourraient être différentes? C'est plutôt désolant comme perspective.

M. Sheehy: Nous sommes tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit.

Le mandat de l'ACSTA se limite uniquement au contrôle des passagers et, à la dernière minute, lorsque la question des policiers de l'air a été portée à l'avant-scène, elle a été ajoutée à son mandat. Que nous sachions, l'Association ne donne aucune orientation quant au programme des policiers de l'air. Tout ce qu'elle fait, c'est de s'occuper de la structure de coûts et des aspects comptables connexes.

Tout ce que nous voyons qui a été accompli, c'est que Transports Canada a créé une autre bureaucratie pour se séparer des questions analysées ici. Il s'agit d'une question très familière pour les pilotes, et c'est celle de la responsabilité et de la reddition de comptes. Cela fait partie de notre quotidien. Nous le comprenons, et nous nous en rendons compte lorsqu'il n'y en a pas. Malheureusement, la situation en ce moment est que, si vous

and ask, where do we go to get some accountability here and who is responsible, Transport Canada will tell you, "We are responsible."

Senator Meighen: "We" being...?

Mr Sheehy: Transport Canada will say that they are responsible, but the reality is it is very difficult to draw the line between what happened here and how the ministry is responsible, because there is CATSA in between. You have the local airport authority in between. What you have now is eight or nine different entities across the country, all basically controlling national security. To me, that is wrong.

I believe that aviation security is a national security issue, and it should not be in the hands of the local airport authorities. They have a role to play, certainly, but it boggles my mind to think that they will be dictating national security issues for all Canadians.

Senator Meighen: What I personally found very disturbing is the total lack of security, it would seem, or improved security in the area of cargo. Surely you must worry as much about me getting on your plane as a great big package and going into the belly of it. At least they check me. They do not check the package going into the belly of your plane. Where is this covered off in your four priorities? Perhaps standardization of airport security screening would cover cargo?

Mr Johnson: It has always been our suggestion that, as part of this one federally mandated agency to oversee the security issues, all of those programs would be addressed and given a central clearing point. Right now we do not have that. We have everybody playing their own game. We are certainly not getting the bang for our buck, for our 12 bucks.

Senator Meighen: I almost hate to ask you this question because it is only part of the problem, or the solution, and that has to do with the arming of pilots. Does your association or do you personally have a viewpoint on this?

Mr Johnson: No. We polled our pilots on that question, and basically, what they said was, "If we can have a totally secure cockpit environment —

Senator Meighen: Double-doored?

Mr Johnson: Double doors — then we do not need to be armed. However, in the absence of that, we would like to have some type of weapon. However, we do not want it to be a lethal weapon." We are looking at all possibilities there.

Senator Meighen: We know that there are air marshals on flights into Reagan, because the Americans have insisted on it. We know that there are air marshals on some other flights. In your view, is there a satisfactory protocol worked out between the pilots, the air marshal and the cabin crew to deal with an emergency?

regardez bien ce qui se passe, vous voyez une situation et vous vous demandez vers qui vous tourner pour avoir une reddition de comptes et qui est responsable; Transports Canada vous dira, «C'est nous».

Le sénateur Meighen: Ce«nous» étant...?

M. Sheehy: Transports Canada dira qu'il est responsable, mais en réalité il est très difficile de tirer un trait entre ce qui s'est passé ici et de quelle façon le ministère est responsable, car il y a l'ACSTA entre les deux. Vous avez l'administration aéroportuaire locale entre les deux. Vous avez maintenant huit ou neuf entités différentes d'un bout à l'autre du pays, et toutes contrôlent essentiellement la sécurité nationale. Pour moi, ça ne va pas.

Je pense que la sécurité aéronautique est une question de sécurité nationale, et elle ne devrait pas reposer entre les mains des administrations aéroportuaires locales. Elles ont un rôle à jouer, c'est certain, mais cela m'agace de penser qu'elles vont dicter des questions de sécurité nationale pour tous les Canadiens.

Le sénateur Meighen: Personnellement, ce que j'ai trouvé de très inquiétant, c'est le manque total de sécurité, ou de sécurité améliorée, dans le domaine du fret. Vous devez sûrement vous inquiéter autant de moi qui monte à bord de votre avion que d'un gros colis qui s'en va dans la soute. Au moins, on m'a contrôlé. Ils ne contrôlent pas le colis qui se retrouve dans la soute à bagages. De laquelle de vos quatre priorités est-ce que cela découle? Peut-être qu'une normalisation du contrôle de la sécurité aéroportuaire couvrirait le fret?

M. Johnson: Nous avons toujours laissé entendre que, puisque nous avons cet organisme chargé par le gouvernement fédéral de chapeauter les questions liées à la sécurité, tous ces programmes relèveraient d'une entité centrale. En ce moment, ce n'est pas ce que nous avons. Tout un chacun fait sa petite affaire. Nous n'en avons certainement pas pour notre argent, nos 12 dollars.

Le sénateur Meighen: J'hésite vraiment à vous poser cette question car ce n'est qu'une partie du problème, ou de la solution, et c'est la question de donner des armes aux pilotes. Est-ce que votre association ou vous personnellement avez un point de vue à ce sujet?

M. Johnson: Non. Nous avons fait un sondage auprès de nos pilotes à ce sujet et, essentiellement, ils nous disent, «Si nous pouvons avoir un poste de pilotage totalement sécuritaire...

Le sénateur Meighen: Doubles portes?

M. Johnson: Doubles portes — alors nous n'avons pas besoin d'armes. Cependant, en l'absence de ces portes, nous aimerions avoir une arme quelconque. Toutefois, nous ne voulons pas que ce soit une arme mortelle». Nous examinons toutes les possibilités.

Le sénateur Meighen: Nous savons qu'il y a des policiers de l'air à bord des avions qui atterrissent à l'aéroport Regan, car les Américains ont insisté sur ce point. Nous savons qu'il y a des policiers de l'air à bord d'autres vols. À votre avis, y a-t-il un protocole satisfaisant entre les pilotes, le policier de l'air et le personnel de cabine advenant une situation d'urgence?

Mr Johnson: Well, we have no training in that. We are told that the air marshal will make himself known to us if he is on our flight.

Senator Meighen: Does he?

Mr Johnson: As far as we know, he has, and we insist on that, as a matter of fact. On that point, you asked the expert, Mr. Wilmink. Yes, we need to know who that person is, and we need to work with him.

Senator Meighen: Whose responsibility is it, in your view, or who says it is their responsibility to bring this about? Is it CATSA?

Mr Sheehy: If I could address that, sir, we were on working groups at Transport, two working groups — the airport working group and the aircraft working group. There were 47 recommendations put together over six, seven months of considerable effort.

They are still on the books, and at some point, I assume that the minister or the government will respond to them. They have not done so yet. One of them was that we would set up a subcommittee and bring subject experts in, for example, Peel Regional Police, the Calgary police, the RCMP, Transport Canada, ACPA, ALPA. Whoever needs to be there as stakeholders would be there.

The Chairman: Excuse me, sir. Just for the record, could you tell us what those acronyms stand for?

Mr Sheehy: Well, Peel police, Calgary police, RCMP — I will probably miss a few, but CUPE —

The Chairman: It was ACPA and ALPA.

Mr Sheehy: ACPA is Air Canada Pilots Association. ALPA is the Airline Pilots Association. We work very closely with them, by the way. We have a very good working relationship with ALPA, and on most issues we are together. The other groups were CUPE, Canadian Union of Public Employees, and CAW, Canadian Auto Workers. All of these unions were representing different stakeholders — flight attendants, for example, ticket agents and what have you. That was promised.

That was supposed to precede the implementation of the air marshal program. Unfortunately, the air marshal program took place in isolation to a certain degree, and we are still waiting for some protocols. We are peace officers on board the aircraft under section 2 of the Criminal Code as well. We are the commanders of the aircraft and the peace officers, and we should be the peace officer in charge. All of these small, niggly issues are important. To blast off at 500 miles an hour at 35,000 feet and then have something go wrong when we have never sat down with these people and worked through what we're going to do is a little frightening.

M. Johnson: Eh bien, nous n'avons aucune formation en ce sens. On nous dit que le policier de l'air verra à nous faire savoir qu'il est à bord.

Le sénateur Meighen: Le fait-il?

M. Johnson: Que je sache, il le fait, et nous insistons sur ce point. Vous avez d'ailleurs posé des questions à ce sujet au spécialiste, M. Wilmink. Oui, nous devons savoir qui est cette personne, et nous devons travailler ensemble.

Le sénateur Meighen: À votre avis, de qui est-ce la responsabilité ou qui dit que c'est sa responsabilité? Est-ce l'ACSTA?

M. Sheehy: Si vous me permettez de répondre, monsieur, nous avons participé à des groupes de travail à Transports, deux groupes de travail — le groupe de travail des aéroports et le groupe de travail des aéronefs. Au bout de six ou sept mois de travail intense, nous avons formulé 47 recommandations en tout.

Elles sont toujours là et je suppose que le ministre ou le gouvernement y répondra à un moment ou un autre. Personne n'y a encore répondu. Une des recommandations était que nous mettions sur pied un sous-comité formé de spécialistes venant, par exemple, du Service de police régional de Peel, de la Police de Calgary, de la GRC, de Transports Canada, de l'APAC et de l'ALPA. Quiconque est une partie intéressée en ferait partie.

Le président: Je m'excuse, monsieur. Pour les fins du compte rendu, pourriez-vous nous dire ce que représentent ces acronymes?

M. Sheehy: Eh bien, la police de Peel, la police de Calgary, la GRC — j'en oublierai probablement quelques-uns, mais le SCFP...

Le président: C'était l'APAC et l'ALPA.

M. Sheehy: APAC, c'est l'Association des pilotes d'Air Canada. ALPA, c'est Airline Pilots Association. Nous avons une collaboration très étroite avec ces organismes, soit dit en passant. Nous entretenons d'excellents rapports de travail avec l'ALPA, et au sujet de la plupart des questions, nous sommes d'accord. Les autres groupes étaient le SCFP, le Syndicat canadien de la fonction publique, et les TCA, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile. Tous ces syndicats représentaient des parties intéressées différentes — les agents de bord, par exemple, les préposés aux billets, et tout le reste. C'était une promesse.

Cela devait précéder la mise en oeuvre du programme des policiers de l'air. Malheureusement, le programme des policiers de l'air a été mis en place de façon isolée dans une certaine mesure, et nous attendons toujours certains protocoles. En outre, en vertu de l'article 2 du Code criminel, nous sommes des agents de la paix à bord des aéronefs. Nous sommes les commandants de l'aéronef et les agents de la paix, et nous serions l'agent de la paix responsable. Tous ces petits détails sont importants. Nous nous promenons à 500 milles à l'heure à 35 000 pieds d'altitude. Que quelque chose n'aille pas alors que nous n'avons jamais rencontré ces gens pour décider de ce que nous devrions faire, c'est un peu inquiétant.

Senator Meighen: First Officer Cooper, you wrote a very extensive paper on security concerns right after September 11, three days after, I think.

Mr Cooper: Yes, sir.

Senator Meighen: It was very detailed and very prescient, I think. What, if anything, just for our work as a committee, in this paper would you change now in light of another 12 months of experience?

Mr Cooper: Is that the appreciation, sir, or the perspective?

Senator Meighen: "Cockpit Security and Appreciation."

Mr Cooper: Okay. That particular paper highlighted a threat analysis approach to the post-September 11 situation.

Senator Meighen: As well as the paper you did on "The Way Ahead."

Mr Cooper: Yes.

Senator Meighen: Both of them.

Mr Cooper: Frankly, sir, I cannot think of anything I would change in any of those papers.

I think it is becoming more and more apparent that the integrated approach that was proposed in our security plan "The Way Ahead" is the way to go to bring into place a defence-in-depth type of approach to security, where a protagonist has to go through a series of obstacles before he finally gets to wherever he wants to go, whether it be the cockpit or the baggage area, or whatever. That approach, I think, is still very much advised. As for the threat analysis that I did in the original two papers, I think events have borne out that those threats are as serious as I originally conceived, and, no, I do not see a change in anything.

Senator Meighen: Are you getting full cooperation from the airport authorities to the extent of their abilities, or does it vary across the country?

Mr Johnson: No, and that is one of our problems. Very early on in the events after September 11, one of our points, or issues, was a nationally administered pass system. We had cases where one airport would not honour the passes that were issued by another airport, even though they all went through the same supposed screening process. One was issued in Montreal, one was issued in Vancouver, and so on, and they would not honour those passes.

My understanding is that we have a turf war — it cannot be termed any more than that — in which obstacles are being put up that would not allow for a national pass system.

Le sénateur Meighen: Copilote Cooper, vous avez rédigé un document très exhaustif sur les préoccupations en matière de sécurité immédiatement après le 11 septembre, trois jours après, si je me rappelle bien.

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Meighen: Il était très détaillé et très prescient, je pense. Que changeriez-vous, le cas échéant, uniquement pour notre travail en tant que comité, dans votre document maintenant que 12 mois se sont écoulés?

M. Cooper: Parlez-vous de l'appréciation, monsieur, ou de la perspective?

Le sénateur Meighen: Le document intitulé «Cockpit Security and Appreciation».

M. Cooper: Très bien. Ce document en particulier mettait en évidence une approche de l'analyse de la menace en ce qui concerne la situation après le 11 septembre.

Le sénateur Meighen: Tout comme le document que vous avez rédigé et qui est intitulé «The Way Ahead».

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Meighen: Les deux.

M. Cooper: Honnêtement, monsieur, je ne peux penser à quoi que ce soit que je changerais dans ces deux documents.

Je pense qu'il est de plus en plus évident que l'approche intégrée proposée dans notre plan de sécurité «The Way Ahead» est la façon de mettre en place une approche de la sécurité du type du principe des barrières multiples, où un protagoniste doit traverser une série d'obstacles avant de parvenir à sa destination, que ce soit le poste de pilotage, la soute à bagages, ou peu importe. Cette approche, je pense, demeure très conseillée. Pour ce qui est de l'analyse de la menace que j'ai faite dans les deux premiers documents, je pense que les événements ont confirmé que ces menaces sont aussi graves que ce que j'avais indiqué à l'origine et, non, je ne vois aucun changement que je pourrais faire.

Le sénateur Meighen: Obtenez-vous une pleine collaboration des administrations aéroportuaires dans toute la mesure de leurs capacités, ou est-ce que cela varie d'un bout à l'autre du pays?

M. Johnson: Non, et c'est là un de nos problèmes. Très tôt après les événements du 11 septembre, un de nos points, ou problèmes, était d'avoir un système de laissez-passer administré à l'échelle nationale. Nous avons eu des cas où un aéroport ne reconnaissait pas les laissez-passer délivrés par un autre aéroport, même s'ils avaient tous été soumis au même processus de contrôle. Un laissez-passer avait été délivré à Montréal, un autre à Vancouver, et ainsi de suite, et les administrations aéroportuaires ne reconnaissaient pas ces laissez-passer.

J'en déduis que nous avons une guerre intestine — je ne trouve pas d'autres mots pour décrire la situation — dans laquelle on érige des obstacles pour contrer un système national de laissez-passer.

We think that we have the technology for the biometrically enhanced pass system. We have, supposedly, with the security tax, the money to do it. We are over a year after September 11 and, as far as I know, nothing has been done about it.

We really need that. We need our passes to be honoured wherever we go within Canada. We do not have that now, and it needs to be done.

We keep hearing stories about, with the demise of Canada 3000, there were 700 security passes out there that could not be accounted for. That alone should get you working on a new security pass. A year is enough. Let us get those passes straightened out, so that the people going through security and using their passes are known to everybody.

The Chairman: As a footnote to that, could you tell the committee where your passes are not being honoured? It is important that we know where the problems are.

Mr Johnson: Actually, right now it is in Toronto. We cannot go through any kind of alternate screening at all in Toronto. We have the ability to go through alternate screening at some other airports, but not all of them. I think Montreal is the other one.

The Chairman: Could you define "alternate screening" for the committee, please?

Mr Johnson: It is a place for employees and crews to go through where we may be checked or we may not be checked. You just have to show your security badge and go through a screening process there.

The Chairman: Are you checked at these alternate screening places?

Mr Johnson: Yes, we are.

The Chairman: We have noticed a change in Ottawa, for example, where there is now an alternate screening facility. Have any of you passed through Ottawa since the facility has been put in place?

Mr Sheehy: Yes, I have.

The Chairman: How often are you checked when you go through there?

Mr Sheehy: We are always checked.

The Chairman: How often are you searched?

Mr Sheehy: It is a different level. They have a system of identifying who you are based on your pass system. There is a list of missing passes, as well, that they can crosscheck. They look at me, and they look at the picture, and they look at a list to see if I am on it. If I am on a good guy list or a bad guy list, it is clear, and they let me access the aircraft.

If they choose to, they can put you through X-ray at that point. At this point, that is how it is being dealt with.

That brings up to the issue of threat assessment, as First Officer Cooper was explaining. We are considered by Transport Canada, we are considered by CSIS and we are considered, I

Nous pensons avoir la technologie pour le système de laissez-passer biométriquement amélioré. Nous sommes censés, avec la taxe de sécurité, avoir l'argent pour le faire. Nous voici un an plus tard et, que je sache, rien n'a encore été fait à ce sujet.

Nous en avons vraiment besoin. Il faut que nos laissez-passer soient reconnus peu importe où nous allons au Canada. Nous n'avons pas encore cela, et il faut que nous l'ayons.

Nous continuons d'entendre des histoires, avec la disparition de Canada 3000, selon lesquelles 700 laissez-passer de sécurité n'auraient pas été retournés. Ce point à lui seul devrait vous inciter à mettre en place un nouveau laissez-passer de sécurité. Une année, c'est suffisant. Mettons de l'ordre dans les laissez-passer afin que les personnes qui franchissent les points de sécurité et qui utilisent leurs laissez-passer soient connues de tous.

Le président: Pour terminer, pourriez-vous dire au comité à quel endroit on n'a pas reconnu vos laissez-passer? Il est important que nous sachions où se trouvent les problèmes.

M. Johnson: En réalité, en ce moment, c'est à Toronto. Nous ne pouvons franchir aucun contrôle de remplacement à Toronto. Nous avons la capacité de franchir le contrôle de remplacement dans certains aéroports, mais pas dans tous. Je pense que Montréal est l'autre.

Le président: Pourriez-vous définir pour le comité ce que vous entendez par «contrôle de remplacement»?

M. Johnson: C'est un endroit où les employés et les membres d'équipage passent et où on peut les contrôler ou non. Vous n'avez qu'à montrer votre insigne de sécurité et vous passez un contrôle.

Le président: Vous contrôlez-t-on à ces contrôles de remplacement?

M. Johnson: Oui.

Le président: Par exemple, nous avons remarqué un changement à Ottawa où il y a maintenant une installation de contrôle de remplacement. Est-ce qu'il y en a parmi vous qui sont venus à Ottawa depuis que cette installation a été mise en place?

M. Sheehy: Oui, moi.

Le président: À quelle fréquence vous contrôlez-t-on à cet endroit?

M. Sheehy: Nous sommes toujours contrôlés.

Le président: À quelle fréquence vous fouille-t-on?

M. Sheehy: C'est un niveau différent. Ils ont un système pour vous identifier en fonction de votre système de laissez-passer. Il y a une liste des laissez-passer manquants, qu'ils peuvent également contre-vérifier. Ils me regardent, ils regardent la photo et ils vérifient sur la liste si j'y suis. Si je suis sur la liste des bons gars, c'est autorisé, et ils me donnent accès à l'aéronef.

S'ils le veulent, ils peuvent vous soumettre à ce moment-là à la radiographie. Pour l'instant, c'est ainsi que ça se passe.

Tout cela m'amène à la question de l'évaluation de la menace, comme l'expliquait le copilote Cooper. Transports Canada, le SCRS et, je l'espère, le public voyageur nous considèrent comme

hope, by the general travelling public as a very low threat group of people. What has happened is, for whatever reason — and it probably is the fact that we have a fractured system across the country, certain airports — one individual, actually — has decided to continue to demand that, or to consider us to be a high risk group of employees.

The Chairman: Who is the individual?

Mr Sheehy: I will not say “individual”; I will say “entity” — the Toronto airport.

The Chairman: You raised the question of passes that have been cancelled or discontinued. This committee does not understand why that system is in place. Perhaps you could explain it to us. It seems to us that it would make more sense, given the testimony that we have received on how easy it is to forge passes, to have active passes that are enforced rather than a list of cancelled passes that should not be enforced.

You mentioned that your pass is checked against a list of cancelled passes. Do you think that this is a useful function?

Mr Sheehy: I would say it has limited use. What we have suggested, and is part of the working group recommendation as well, is that the whole pass system be regenerated, the old pass system cancelled, and a national pass system re-introduced.

In order to do that, we have to go to biometrics, smart cards, et cetera. This will solve 99 per cent of these small irritants that are creeping in on a day-to-day basis.

Senator Meighen: I heard you say a national pass system should be “re-introduced.” Did we formerly have a national pass system?

Mr Sheehy: What we have in place now is not really a national pass system. All individuals have a pass issued by the local airport authority. The background checks of these individuals are supposedly taken care of by CSIS, RCMP, et cetera. What you have is a pass that is generated out of Montreal, another pass that is issued out of Toronto, and Toronto has decided that they will make a decision on who they will allow through.

There is no real national pass system. There is a real national background check for everyone, but there is no in-place national pass system at this time.

Mr Johnson: I would like to clarify one issue. All through this period of time, the Air Canada pilots did not want special handling here. What we want is one level of screening for everyone. If the pilot has a pass issued by a relevant authority, he should be treated no worse than somebody who runs the kiosk inside security or somebody else. We see that the way to solve this problem is to have everybody checked, not just the pilots and the flight attendants.

un groupe de personnes qui présentent une très faible menace. Ce qui s'est passé, pour une raison ou une autre — et c'est probablement le fait que nous avons un système fracturé d'un bout à l'autre du pays, certains aéroports — une personne, en réalité — a décidé de continuer à exiger cela, ou de nous considérer comme un groupe d'employés présentant un risque élevé.

Le président: Qui est cette personne?

M. Sheehy: Je ne dirai pas une «personne»; je dirai une «entité» — l'aéroport de Toronto.

Le président: Vous avez soulevé la question des laissez-passer qui ont été annulés ou supprimés. Notre comité ne comprend pas pourquoi ce système est en place. Peut-être que vous pourriez nous l'expliquer. Il nous semble qu'il serait plus logique, compte tenu des témoignages que nous avons entendus quant à la facilité avec laquelle on peut contrefaire des laissez-passer, d'avoir des laissez-passer actifs qui sont reconnus plutôt qu'une liste de laissez-passer annulés qui ne devraient pas être reconnus.

Vous avez mentionné que l'on vérifie votre laissez-passer par rapport à une liste des laissez-passer annulés. Pensez-vous que ce contrôle a une fonction utile?

M. Sheehy: Je dirais qu'il a une utilité limitée. Notre proposition, et elle fait partie des recommandations du groupe de travail également, c'est que tout le système de laissez-passer soit refait, que l'ancien système soit annulé et que l'on mette en place un système national de laissez-passer.

À cette fin, nous devons avoir recours à la biométrie, aux cartes intelligentes, et cetera. On éliminera ainsi 99 p. 100 des petits irritants de tous les jours.

Le sénateur Meighen: Je vous ai entendu dire qu'un système national de laissez-passer devrait être «remis en place». En avions-nous déjà un auparavant?

M. Sheehy: Ce que nous avons en ce moment, ce n'est pas vraiment un système national de laissez-passer. Toutes les personnes ont un laissez-passer délivré par l'administration aéroportuaire locale. Le SCRS, la GRC, et cetera. sont censés se charger de la vérification des antécédents de ces personnes. Ce que vous avez, c'est un laissez-passer produit à Montréal, un autre laissez-passer délivré à Toronto, et Toronto a décidé qu'il décidera qui il laisse passer.

Il n'y a donc pas de véritable système national de laissez-passer. Il y a une véritable vérification nationale des antécédents pour tous, mais on n'a pour l'instant aucun système national de laissez-passer en place.

M. Johnson: J'aimerais clarifier un point. Pendant tout ce temps, les pilotes d'Air Canada n'ont pas voulu de traitement de faveur. Ce que nous voulons, c'est un niveau de contrôle pour tous. Si le pilote détient un laissez-passer délivré par une administration compétente, il devrait être traité sur le même pied qu'une personne chargée du kiosque de la sécurité ou que qui que ce soit d'autre. Nous constatons que la façon de résoudre ce problème, c'est que tous soient contrôlés, pas seulement les pilotes et les agents de bord.

The Chairman: I am shocked to hear that you are having problems at Pearson. Certainly, this committee has had nothing but cooperation from that airport.

Senator Atkins: Thank you, gentlemen, for being here this morning. I want to follow up with the GTAA thing, but before I do I will note that one of the challenges for this committee is the question of whether the kind of testimony witnesses give us is a threat to our security, or whether things should be dealt with in a quiet way or in such a way that the public does not know.

Could I have your view on that?

Mr Johnson: In my opening remarks, I said that we appreciated the transparency that this committee brings to these hearings. We think, similarly to Mr. Wilmlink, that they should be held in public and that everybody should know what is going on. That is the only way that we will get the kind of measures in place to stop this kind of stuff.

I do not think we have to go into express detail about what is being done, just that, of so many people that tried to penetrate the security system, this many got through. Those are the kinds of statistics that will get people moving.

Senator Atkins: It is not really telling the terrorists something that they do not already know?

Mr Johnson: I do not think so. We feel closely with Mr. Wilmlink. With the systems that we have in place at the airport, we will stop the fringe terrorist. We will not stop the dedicated, well-trained, well-financed ones.

Senator Atkins: Our Chair was joking that we get along well with the GTAA. You are having the same difficulties as we are having.

Mr Johnson: Absolutely.

Senator Atkins: Mr. Sheehy's comments about the Peel County Police surprised me, because we have not had much cooperation from them, either. When we asked for them to appear before this committee, the chief refused.

It comes down to a fundamental issue of whether the entire security question should be under a federal jurisdiction, like the RCMP, or whether it should be delegated, depending on the area, through the municipalities. We run into this issue with the port question in Halifax. When the port police were eliminated, the question arose of whether the local police should do their job.

It is a matter of how well-trained individuals are to deal with the kind of assignments that they are given. Do you have any comments?

Mr Sheehy: Yes I do. I cannot really respond to why Peel police have been reluctant to show up here — and you had correspondence with the chief. I deal more with the day-to-day operation at the airport, I deal with these people on a day-to-day basis, and I find that they are very, very good.

Le président: Je suis sidéré d'entendre que vous avez des problèmes à Pearson. En tant que comité, nous n'avons eu qu'une bonne collaboration de cet aéroport.

Le sénateur Atkins: Merci, messieurs, d'être venus ce matin. J'aimerais poursuivre sur la question de la GTAA, mais auparavant je ferai remarquer que l'un des défis pour notre comité est la question de savoir si le témoignage des témoins que nous entendons constitue une menace pour notre sécurité, ou si les choses devraient être examinées en douceur ou de façon à ce que le public ne soit pas au courant.

Pourriez-vous me dire ce que vous en pensez?

M. Johnson: Dans mes remarques liminaires, j'ai dit que nous savons gré de la transparence des audiences de votre comité. Tout comme M. Wilmlink, nous pensons que les audiences devraient être publiques et que tout le monde devrait savoir ce qui se passe. C'est la seule façon pour nous d'avoir les mesures en place pour mettre fin à cette situation.

Je ne pense pas que nous ayons à rentrer dans les menus détails sur ce qui se fait, il suffit de dire que tant de personnes ont essayé de pénétrer le système de sécurité, et que tant de personnes ont réussi. Voilà les statistiques qui vont faire bouger les gens.

Le sénateur Atkins: Ce n'est pas vraiment comme si on apprenait aux terroristes des choses qu'ils ne savent pas déjà?

M. Johnson: Je ne le pense pas. Nous avons les mêmes sentiments que M. Wilmlink. Avec les systèmes que nous avons en place en ce moment à l'aéroport, nous arrêterons les terroristes marginaux, périphériques. Nous n'arrêterons pas les terroristes déterminés, bien formés et bien financés.

Le sénateur Atkins: Notre président blaguait lorsqu'il a dit que nous nous entendions bien avec la GTAA. Vous avez les mêmes difficultés que nous.

M. Johnson: Tout à fait.

Le sénateur Atkins: Les observations de M. Sheehy au sujet du service de police du comté de Peel m'ont surpris, car nous n'avons pas eu beaucoup de collaboration de leur part non plus. Lorsque nous leur avons demandé de comparaître devant notre comité, le chef a refusé.

Tout revient à une question fondamentale: savoir si toute la question de la sécurité devrait relever d'un organisme fédéral, comme la GRC, ou si elle devrait être déléguée, selon la région, aux municipalités. Nous avons ce problème avec la question du port à Halifax. Lorsque la police portuaire a été éliminée, la question s'est posée de savoir si le corps policier local devrait prendre la relève.

C'est la question de savoir si les personnes ont la formation voulue pour exécuter les tâches qu'on leur confie. Avez-vous des commentaires?

M. Sheehy: Oui. Je ne peux vraiment pas dire pourquoi le service de police de Peel a été réticent à comparaître devant vous — et vous correspondiez avec le chef. Je m'occupe

One issue — I think this committee is quite insightful — is that if you do not have a police jurisdiction, in other words, Peel, Calgary, RCMP, et cetera, the police have a mandate to be objective. This is part of the Police Act. They will come into a room and they will deal with each and every one of us — that is their constitutional requirement — as equals. If you have a police force that is paid for by the local corporation, you have a conflict of interest there. We are not only looking at a reduction in the quality of people, but now we have an issue of independence. I am deeply concerned about that, and this is what the fractured operation that is in place right now is leading to — and very, very rapidly, by the way. As I told you earlier, we are asking this committee to turn around the Titanic. You look like very capable people, but the Titanic is a pretty big ship, it has a lot of momentum right now and it may be rudderless. Somebody is going to have to volunteer to get down there and put a rudder back on.

Senator Atkins: Why, in your view, would the GTAA or the Peel police not want to appear before a committee acting in the public interest like this one?

Captain Sheehy: I cannot answer that. You will have to ask them. If I had the answer, I would have the answer to the puzzle.

Senator Atkins: All right. I should like to return to the marshal situation. We were under the impression that there were situations where the marshals were not telling aircrews that they were onboard aircraft.

Captain Johnson: Well, according to the way that the program is set up, they are required to make their presence known. You have to understand that a lot of the problems that are generated by having someone with a weapon on the airplane are generated when people do not know. I will use this example. Prior to 9/11, we would have, on occasion, police officers accompanying deportees and criminal suspects on the airplane. Quite often, as pilots, it would come to our attention when, in the course of the flight, this officer would reach over to get something, the passenger across the aisle would see the gun, and all of a sudden become upset that someone had a gun on the airplane and would report it to the flight attendant and the pilot would get involved. At that point, we knew who that person was and we could allay any fears that they had. We need to know those people and that they are on our airplanes.

The Chairman: As commander of the aircraft, an armed constable coming on the plane is required to present documentation to you, and you have the authority to bar him from the aircraft. Is that correct?

Captain Sheehy: That is correct.

Captain Johnson: Yes.

davantage des opérations quotidiennes à l'aéroport, je traite avec ces gens sur une base quotidienne et je constate qu'ils sont très très bons.

Une chose — je pense que votre comité est passablement perspicace — c'est que si vous n'avez pas un corps de police qui a compétence, en d'autres mots Peel, Calgary, GRC, et cetera, le mandat de la police est d'être objectif. Cela fait partie de la Loi sur la police. Les policiers vont venir dans une pièce et vont s'occuper de chaque personne qui s'y trouve — c'est leur exigence constitutionnelle — sur un pied d'égalité. Si vous avez un corps policier qui est payé par la société locale, vous avez un conflit d'intérêts. Non seulement c'est une diminution de la qualité des gens, mais nous avons un problème d'indépendance. Cette question m'inquiète beaucoup, et c'est ce à quoi le système fracturé actuellement en place nous mène — et très, très rapidement, soit dit en passant. Comme je vous l'ai dit plus tôt, nous demandons au comité de faire marche arrière. Vous semblez être des gens très compétents et nous vous demandons une tâche considérable, car le système a acquis sa vitesse et n'a peut-être plus de direction. Il y a quelqu'un qui va devoir se porter volontaire pour en prendre la direction.

Le sénateur Atkins: À votre avis, pourquoi est-ce que la GTAA et le service de police de Peel ne voudraient pas comparaître devant un comité qui agit dans l'intérêt du public?

M. Sheehy: Je ne peux répondre à cette question. Vous devrez leur demander. Si j'avais la réponse, j'aurais la réponse au casse-tête.

Le sénateur Atkins: Très bien. J'aimerais revenir à la question des policiers de l'air. Nous avons l'impression qu'il y avait des situations où ces policiers ne disaient pas aux équipages de vol qu'ils étaient à bord de l'avion.

M. Johnson: Eh bien, selon la façon dont le programme est constitué, ils sont tenus de manifester leur présence. Vous devez comprendre qu'un grand nombre des problèmes liés au fait qu'une personne à bord de l'avion porte une arme surviennent lorsque les gens ne le savent pas. Prenez l'exemple suivant. Avant le 11 septembre, nous avions, à l'occasion, des policiers qui accompagnaient des personnes expulsées ou des criminels soupçonnés à bord d'un avion. Assez souvent, en tant que pilotes, cette situation était portée à notre attention lorsque, en vol, le policier s'étirait pour aller chercher quelque chose et que le passager d'un siège voisin voyait l'arme. Soudainement, ce passager s'inquiétait du fait qu'une personne avait une arme à bord de l'avion et le signalait à l'agent de bord et le pilote devait intervenir. À ce moment-là, nous savions qui était la personne et nous pouvions apaiser toutes les craintes à ce sujet. Nous devons savoir qui sont ces personnes et si elles sont à bord de nos avions.

Le président: En tant que commandant de bord de l'avion, un policier armé qui monte à bord est tenu de vous présenter la documentation nécessaire et vous avez le pouvoir de lui interdire l'accès à l'avion. Est-ce exact?

M. Sheehy: C'est exact.

M. Johnson: Oui.

The Chairman: If I recall correctly, Senator Atkins, the concern was that no direction was given as to what to do in the event that something happened. We heard this from your brother or sister organization. I take it you are expressing the same concern?

Captain Johnson: Yes.

Senator Atkins: To continue with the theme of aircraft security and the double-door configuration, are you talking primarily about large aircraft, rather than Dash-8s or the smaller aircraft that are flying regionally?

Captain Johnson: Yes. I am going to give that one to Mr. Sheehy, because I have not seen the actual double-door system and which aircraft it can be applied to.

Captain Sheehy: We have a concept in the aviation piloting profession that there is one level of security and one level of safety for everyone. Our position, I would assume, and I am not necessarily speaking on behalf of the entire organization, is that we want to put into place the same level of safety on a 767 or a 747, and passengers would enjoy that same kind of safety and security as an individual flying a Dash-8 between Winnipeg and Saskatoon. Now, I am not sure how you do it. You can do a threat assessment or a risk assessment on this thing, and you can find it is probably bigger aircraft flying overseas and international flights that are at a higher risk. There is a cost factor, and we are sensitive to that, but that would be, I think, on principle, the position. We would have to say "one level of security for everyone."

Senator Atkins: I do not know how you do that with the configuration.

Captain Sheehy: I am not a technician.

Senator Atkins: As one who flies a lot, as most of this panel do, I always feel more secure on a Dash-8 than I would on a larger aircraft. I do not think anyone who is trying to cause any major problems would pay much attention to it.

Captain Sheehy: Right, well, that is when you get into the threat assessment issue, the threat analysis. Maybe what you said has a lot of validity to it. We do not necessarily need to have a double door on a 19-passenger airplane. You probably do on a 747 or a 767 flying overseas.

Senator Atkins: As for the security risk program that the previous witness was talking about, do you think that should be done on a broad basis, as well as on an individual airport basis, because airports are different? Do you see them as being different, or do you see it generally as being the same problem wherever you go?

Captain Sheehy: I go along with the previous gentleman 100 per cent. What we have to do is sit down and do a threat assessment right across the country first, then compare it to best practices internationally and globally, and then bring it down to specific airports. I think what he said is true, and I do not

Le président: Si je me rappelle bien, sénateur Atkins, l'inquiétude était qu'aucune directive n'avait été donnée quant à savoir ce qu'il fallait faire s'il se produisait un incident. C'est que nous avons entendu de votre organisation sœur. J'en déduis que vous avez la même inquiétude?

M. Johnson: Oui.

Le sénateur Atkins: Pour poursuivre avec le thème de la sécurité dans les avions et des doubles portes, parlez-vous principalement des gros porteurs, plutôt que des Dash-8 ou des avions plus petits sur les vols régionaux?

M. Johnson: Oui. Je vais vous référer à M. Sheehy, car je n'ai pas vu le système à doubles portes et je ne sais pas à quel avion il peut s'appliquer.

M. Sheehy: Nous avons un concept chez les pilotes d'avion selon lequel il y a un niveau de sécurité et un niveau de sûreté pour chacun. Notre position, je dirais, et je ne parle pas nécessairement au nom de toute l'organisation, est que nous voulons mettre en place le même niveau de sûreté à bord d'un 767 ou d'un 747, et les passagers auraient la même sorte de sûreté et de sécurité qu'une personne à bord d'un *Dash-8* qui fait la liaison entre Winnipeg et Saskatoon. Je ne suis pas certain de quelle façon cela se fait. Vous pouvez effectuer une évaluation de la menace ou une évaluation du risque à ce sujet, et vous pouvez constater que ce sont probablement les gros porteurs sur les vols outre-mer et internationaux qui sont les plus à risque. Il y a un facteur de coût, et nous sommes sensibles à cela, mais ce serait en principe, je pense, la position. Pour nous, ce serait «un niveau de sécurité pour tous».

Le sénateur Atkins: Je ne sais pas comment vous vous y prenez avec la configuration.

M. Sheehy: Je ne suis pas un technicien.

Le sénateur Atkins: Comme je suis une personne qui prend beaucoup l'avion, comme la plupart des membres du comité, je me sens toujours plus en sécurité à bord d'un *Dash-8* que d'un gros porteur. Je ne pense pas que quiconque essaie de causer des gros problèmes y accorderait beaucoup d'attention.

M. Sheehy: Eh bien, c'est à ce moment-là que vous procédez à l'évaluation de la menace, l'analyse de la menace. Ce que vous avez dit est peut-être très logique. Nous n'avons pas nécessairement besoin d'une double porte dans un avion de 19 passagers. Vous en avez probablement besoin pour un 747 ou un 767 qui fait une liaison outre-mer.

Le sénateur Atkins: En ce qui concerne le programme des risques pour la sécurité dont le témoin précédent a parlé, pensez-vous qu'il faudrait que cela soit fait de façon générale, ainsi que pour chaque aéroport, car les aéroports sont différents? Les considérez-vous différents, ou estimez-vous qu'en général c'est le même problème, peu importe où vous allez?

M. Sheehy: Je suis en total accord avec le témoin précédent. Ce qu'il faut faire, c'est s'asseoir et évaluer la menace d'un bout à l'autre du pays tout d'abord, puis faire une comparaison par rapport aux pratiques exemplaires à l'échelle internationale et mondiale, et enfin ramener le tout aux aéroports précis. Je pense

necessarily blame anyone. There is a lot of demand on resources and time and people post-9/11, I think. My hat is off to a lot of people in Transport Canada. They are hard-working people, they are great people. I know them, and they did the best they could, but this is a huge undertaking. Nobody had ever been faced with this before, but we are well into a year after, and so we would like to see some results come out. The recommendations are something we are waiting for. We have been told that they are coming forward shortly. It may be out tomorrow and we will have to apologize for all the stuff we said here today, but as it stands right now, this is where we are.

Senator Atkins: The impression I am getting is, if there is an airport that gives you more problems than concerns, it is Pearson.

Captain Sheehy: Well, I would say it has created, instead of a cooperative attitude and a cooperative paradigm that we were used to — we are used to dealing with Transport Canada, where we have been on working groups before. We have dealt with their regulators, their bureaucrats. They are slow, they are deliberate, and we are used to moving at 500 miles an hour. There is a slightly different mindset there. However, all I will say is that we come from a position and a spirit of cooperation, and it is not evident. You cannot have dialogue when someone will not speak to you, as you gentlemen and ladies are quite aware. If there is an issue with this entity or that entity and they do not show up in front of you, what conclusion are you supposed to draw from that? That is where we are at with them.

I do not think we are alone. I believe this is straight across the board.

Senator Cordy: It was interesting, Captain Johnson, that your opening remarks dealt with transparency and the fact that the Canadian public deserves to know what is going on — not every single detail, but certainly the overall importance of knowing about security at the airport.

One of the questions I was about to ask was why you felt there was a lack of cooperation with the Toronto Airport Authority, but I think you have stated that it is probably best to ask them that question, if one can get to speak with them.

You mentioned having an overall government agency to coordinate, and to have responsibility for, security at all the airports, because we heard from our previous witness that sometimes the various arms within the airports do not really know what each other is doing.

Do you think that the mandate of CATSA is too limited to do this job?

Mr Johnson: I think they probably have the mandate to do it, but they are not taking that broad a brush stroke at it. I think that the government could make their mandate as broad as they wanted to. When we first heard that they were going to set up this board, we thought that that would be the board that we were

que ce qu'il a dit est vrai, et je ne blâme pas nécessairement qui que ce soit. Il y a énormément de demandes pour les ressources et le temps ainsi que les gens depuis le 11 septembre. Je lève mon chapeau à une foule de gens à Transports Canada. Ils travaillent très fort, ce sont des gens magnifiques. Je les connais et ils ont fait tout ce qu'ils pouvaient, mais l'entreprise est énorme. Personne n'avait fait face à une telle situation auparavant, mais cela fait déjà un an et nous aimerions bien voir quelque résultat. Nous attendons les recommandations. On nous a dit qu'on les connaîtrait sous peu. Ce sera peut-être demain et nous devrons alors nous excuser pour tout ce que nous aurions dit ici aujourd'hui, mais pour l'instant, c'est la situation.

Le sénateur Atkins: L'impression que j'ai, s'il y a un aéroport qui vous cause plus de problèmes que d'inquiétudes, c'est Pearson.

M. Sheehy: Eh bien, je dirais qu'il a créé, au lieu d'une attitude de collaboration et d'un paradigme de collaboration auxquels nous avons été habitués — nous avons l'habitude de traiter avec Transports Canada, où nous avons participé à des groupes de travail auparavant. Nous avons traité avec leurs organismes de réglementation, leurs bureaucrates. Ils sont lents, ils sont méticuleux, et nous nous déplaçons habituellement à 500 milles à l'heure. Ce n'est pas tout à fait le même état d'esprit. Cependant, tout ce que je dirai c'est que nous avons une position et un esprit de collaboration, et ce n'est pas évident. Vous ne pouvez pas avoir de dialogue si quelqu'un ne vous parle pas, comme vous le savez très bien. S'il y a un problème avec une entité ou une autre, et si ces gens ne viennent pas vous parler, quelle conclusion êtes-vous censés en tirer? C'est là où nous en sommes avec eux.

Je ne pense pas que nous soyons les seuls. Je pense que c'est généralisé.

Le sénateur Cordy: Commandant Johnson, j'ai trouvé intéressant que vos remarques liminaires traitent de transparence et du fait que le public canadien mérite de savoir ce qui se passe — pas tous les menus détails, mais certainement l'importance globale de savoir ce qui se passe en matière de sécurité à l'aéroport.

Une des questions que je voulais vous poser, c'était pourquoi vous estimiez qu'il y avait un manque de collaboration de l'administration aéroportuaire de Toronto, mais je pense que vous avez indiqué qu'il est probablement mieux que nous leur posions la question, si on peut parvenir à leur parler.

Vous avez parlé d'un organisme gouvernemental global pour coordonner et pour assumer la responsabilité en ce qui concerne la sécurité dans tous les aéroports, car nous avons entendu de notre témoin précédent que parfois les divers services dans les aéroports ne savent pas vraiment ce que font les autres.

Pensez-vous que le mandat de l'ACSTA est trop limité à cet effet?

M. Johnson: Je pense que cet organisme a le mandat de le faire, mais qu'il ne le fait pas de façon globale. Je pense que le gouvernement pourrait élargir son mandat autant qu'il le veut. Lorsque nous avons entendu pour la première fois parler de la création de cet organisme, nous avons pensé qu'il s'agirait de

talking about, somebody who would take on the issue of security right across the nation and provide the coordination and the direction on how to apply the policies and everything that was developed. From what we see right now, they have not done that. They have taken a very narrow view of what their mandate is, so I do not think the CATSA people are the ones that need to do this.

Senator Cordy: Are you suggesting another body?

Mr Johnson: Another body, or broaden the mandate.

Senator Cordy: Of CATSA.

Mr Johnson: One of the two.

Senator Cordy: You talked about the role of the RCMP at the airport, and in Toronto the role of the Peel police. Should the role of the RCMP be broadened at the airports across Canada? We see that the RCMP is certainly a presence in the airports. Should their role be broadened?

Mr Johnson: I think I will leave that to Matt. He is the security gentleman there.

Mr Sheehy: The RCMP is an excellent organization, and a terrific police organization. However, we have a well-run airport in Toronto, for example, and Peel local police are taking care of that. It is a local jurisdiction, and there is a certain aspect of owning the jurisdiction. They live in the jurisdiction, so there is some advantage there. In Calgary, they have the Calgary police taking care of Calgary airport. The RCMP takes care of Vancouver. Personally, I do not think there is an issue of any particular policing agency taking over the whole oversight of policing at the airports. All we need is a coordination of all these groups. That is lacking, and we have tried to address it; they have tried to address it.

Once again, you have to have some leadership at the top. We always go back to poor old Transport Canada and ask them to do things that they may not have the resources to handle right now. That is what is lacking, is the coordination. As far as the RCMP is concerned, they are great, but so are Peel and Calgary and Halifax.

Senator Cordy: It would depend on the particular airport, and the airport should have the mandate to select. Do you feel that an independent police force should have access, be it RCMP, Peel or whomever?

Mr Sheehy: Well, maybe you can expand on your question just a little. I am not sure if you mean the mandate of the policing agency would be too limited, or are we going back to the original speaker, who indicated that maybe they could resource the police in a different way?

Senator Cordy: I think that what I am looking at is resourcing the police in a different way. When you go through security at the Halifax airport, you see an RCMP officer who may be standing there, and you are wondering, well, maybe they should be doing a

l'organisme dont nous parlions, un organisme qui allait s'occuper de la sécurité d'un bout à l'autre du pays et assurer la coordination et l'orientation sur la façon de mettre en application les politiques et tout ce qui était mis au point. D'après ce que nous voyons en ce moment, ce n'est pas ce qu'ils ont fait. Ils ont adopté un point de vue très étroit de leur mandat de sorte que je ne pense pas que ce soit les gens de l'ACSTA qui sont les personnes qui doivent le faire.

Le sénateur Cordy: Proposez-vous un autre organisme?

M. Johnson: Un autre organisme, ou un mandat plus large.

Le sénateur Cordy: De l'ACSTA.

M. Johnson: Un des deux.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé du rôle de la GRC à l'aéroport et, à Toronto, du rôle de la police de Peel. Le rôle de la GRC devrait-il être élargi dans les aéroports d'un bout à l'autre du pays? Nous savons que la GRC est de toute évidence présente dans les aéroports. Son rôle devrait-il être élargi?

M. Johnson: Je pense que je vais laisser Matt vous répondre. Il est celui qui s'occupe de la sécurité là-bas.

M. Sheehy: La GRC est une excellente organisation, et un service policier de premier ordre. Cependant, nous avons à Toronto un aéroport qui est bien administré, par exemple, et le service policier local de Peel s'en occupe. Il s'agit d'une compétence locale, et il y a un certain aspect lié à cette compétence. Ces gens vivent dans la région, de sorte que cela constitue un avantage. À Calgary, ils ont le corps policier de Calgary qui s'occupe de l'aéroport de Calgary. La GRC s'occupe de Vancouver. Personnellement, je ne pense pas que ce soit une question d'un organisme policier donné qui assume toute la surveillance des activités policières dans les aéroports. Tout ce dont nous avons besoin, c'est une coordination de tous ces groupes. C'est cela qui fait défaut et nous avons essayé d'y remédier. Ils ont essayé d'y remédier.

Encore une fois, il doit y avoir une direction qui vient d'en haut. Nous revenons toujours à notre bon vieux ministère des Transports et nous lui demandons de faire des choses pour lesquelles il n'a pas les ressources en ce moment. C'est la coordination qui fait défaut. En ce qui concerne la GRC, ce sont des policiers excellents, mais on peut en dire autant des policiers de Peel, de Calgary et de Halifax.

Le sénateur Cordy: Tout dépendrait de l'aéroport en cause, et l'aéroport devrait avoir le mandat de choisir. Pensez-vous qu'un corps policier indépendant devrait avoir accès, qu'il s'agisse de la GRC, de Peel ou de peu importe?

M. Sheehy: Eh bien, vous pourriez peut-être préciser un peu plus votre question. Je ne suis pas certain si vous voulez dire que le mandat de l'organisme policier serait trop limité, ou si nous revenons au premier témoin, qui a indiqué qu'on aurait peut-être fournir les ressources policières d'une autre façon?

Le sénateur Cordy: Je pense surtout à la possibilité de doter les corps policiers d'une autre façon. Lorsqu'on franchit les postes de sécurité à l'aéroport de Halifax, il y a un agent de la GRC, mais on peut se demander s'il ne pourrait pas en faire un peu plus. Je

little more. I think someone said that sometimes, new graduates of the RCMP school would be placed at the airport. They are brand new. We will send them to the airport. Really, the security at the airport is of the utmost importance.

Mr Sheehy: I would say the beauty of having a local policing agency at an airport is that they are familiar with the airport because they have lots of experience. When they bring in new officers, they bring them up to speed.

We carry almost 30 million passengers a year, and I believe — do not quote me on this — about 30,000 people work at, in and out of Toronto every day.

What I was hearing from some of the witnesses, and what I think is coming, is that they will try to reduce the role of the local policing down to a cop standing at a screening point and watching for the bad guys. Well, I can assure you that no police officer will last very long in that role because it is just not effective.

However, in the Toronto airport, for example, it is like a small town. You have robberies, you have assaults, you have drugs and you have cars being stolen, so I think I am more comfortable with having a fully mandated policing agency to take care of all of the issues, not just looking for bad guys at the screening point. You see, we always go back to the screening point.

One analogy you heard earlier was the onion; you know, layers, layers, layers, and I think that is a good one. We have to look at the parking lot, and then slowly move in on the airplane, and our purview is more the cockpit and back. We all have to work together. It has to be.

But it is familiar ground for some people — screening point, articles. Nail clippers, we can get them. We get them every time, or 99 per cent, but we have to watch for the individuals as well. That is why, to me, a fully mandated policing agency is the answer.

I hope I have answered your question.

Senator Cordy: Yes. You are suggesting a broader spectrum than the previous witness.

Mr Sheehy: Slightly larger, yes.

Senator Cordy: You said that you were frustrated with the inaction on your recommendations. To whom did you present your recommendations?

Mr Sheehy: Well, we were on two working groups. They started in approximately September, about November, and most of the final reports came out May/June — so May, June, July, August, September. We are at four, five months since the recommendations left the working group, and they went to the CARAC process. That is, again, a week or two after the final reports came out. We have been waiting months, at least three or four months for, I guess, the minister to make a call on some of these things.

crois que quelqu'un a dit que de nouveaux diplômés de l'école de la GRC sont parfois affectés à l'aéroport. Ils sont tout frais émoulus et on les envoie à l'aéroport. Vraiment, la sécurité dans les aéroports est de la plus haute importance.

M. Sheehy: Je dirais que l'avantage que ce soient des services de police locaux qui s'occupent de l'aéroport, c'est qu'ils connaissent bien l'aéroport, qu'ils en ont une longue expérience. Lorsqu'ils y affectent de nouveaux agents, ils les encadrent.

Nous transportons presque 30 millions de passagers par année et, si je ne me trompe pas — ne me citez pas sur ce point —, environ 30 000 personnes travaillent à l'aéroport de Toronto chaque jour.

D'après les témoignages que j'ai entendus, il semble que certains veulent essayer de réduire le rôle des corps policiers locaux à celui d'agents postés à un point de filtrage pour surveiller les méchants. Eh bien! Je peux vous assurer qu'aucun policier ne jouera ce rôle bien longtemps, parce que ce n'est tout simplement pas efficace.

L'aéroport de Toronto, par exemple, est un peu comme une petite ville. Il y a des vols, des agressions, de la drogue, des voitures volées et tout le reste, je préférerais donc qu'il y ait un service de police spécialement mandaté de s'occuper de tous ces problèmes et non seulement de surveiller les méchants à un point de filtrage. Comme vous voyez, on revient toujours au point de filtrage.

Quelqu'un a comparé la sécurité à un oignon, à une série de pelures superposées. Je pense que c'est une bonne analogie. Il faut surveiller toutes les étapes depuis le terrain de stationnement jusque dans l'avion, où nous nous concentrons plus particulièrement sur le poste de pilotage et l'arrière de l'avion. Nous travaillons tous ensemble. C'est primordial.

Certaines personnes sont en terrain connu lorsqu'il s'agit d'inspection et de détection d'articles. Les coupe-ongles, on peut les repérer, on les repère tout le temps ou 99 p. 100 des fois, mais il faut surveiller les personnes aussi. Voilà pourquoi à mon avis, la solution serait d'affecter un corps policier spécialement mandaté à cette fin.

J'espère avoir répondu à votre question.

Le sénateur Cordy: Oui. Vous allez plus loin que le témoin avant vous.

M. Sheehy: Un peu plus loin, en effet.

Le sénateur Cordy: Vous avez dit être frustré de l'inaction quant à vos recommandations. À qui avez-vous présenté vos recommandations?

M. Sheehy: Nous avons participé à deux groupes de travail. Ceux-ci ont entrepris leurs travaux entre les mois de septembre et de novembre, environ, et la plupart des rapports finaux ont été déposés en mai/juin — donc mai, juin, juillet, août, septembre. De quatre à cinq mois se sont écoulés depuis que le groupe de travail a fait ses recommandations au CCRAC, puis de une à deux semaines de plus avant que les rapports soient déposés. Nous attendons la réaction du ministre depuis des mois, au moins trois ou quatre je pense, du moins sur une partie des recommandations.

Senator Cordy: It was presented to the Ministry of Transport?

Mr Sheehy: I am not an expert on that. I assume that is where it has to go eventually.

Senator Cordy: Have you received any response at all?

Mr Sheehy: We had one response from the minister. One of our recommendations in the aircraft working group referred to the captain's prerogative to decide who he felt was okay to sit in the jump seat. We are going back to captain's authority in this and that in this issue. He decided that he should take that purview and that judgment away from the pilot and stick it into a formatted CARAC — Canadian air regulations ruling. We are kind of concerned about that.

Senator Cordy: Have you received training? I was not quite clear when you were explaining it earlier. What type of training do pilots receive in dealing with terrorists or even hijacking, and how do you work with an RCMP officer who may be onboard the plane, the marshal? Do you receive any training?

Mr Sheehy: I will pass it on to Mr Johnson.

Mr Johnson: No. The short answer is no, nothing. We used to get training on how to deal with hijackers before we knew that they were trying to get control of the airplane and crash it. We had all kinds of procedures set out on how to deal with this.

We have been calling from day one for procedures on how to deal with that very issue. What do we need to know? How do we have to coordinate our crew that we have onboard and everything else? We have received nothing.

You react in your own way to it now. If it ever happens to you, it is going to be a one-off situation. We have no training at all.

We have asked our company to do it. They do not know where to go with it; so no, we have had no training.

Senator Cordy: You just keep your fingers crossed?

Mr Johnson: That is it.

Mr Cooper: One of the very early recommendations that we came up with in our original plan was one of changing the attitude towards hijacking. Prior to 9/11, the attitude had been — the established policy was — to be compliant, slow the situation down, get the aircraft on the ground, and we will sort it out from there with forces available.

We recommended that this policy of compliance be changed to a policy of non-compliance and recognition of the new threat, of the new environment that we found ourselves in.

That is just one recommendation that needs to be looked at and brought to the fore, if we are going to change this kind of training situation that we currently find ourselves in.

Le sénateur Cordy: Elles ont été présentées au ministre des Transports?

M. Sheehy: Je ne suis pas un expert en la matière. Je suppose que c'est à lui qu'elles doivent être présentées, en bout de ligne.

Le sénateur Cordy: Avez-vous reçu une quelconque réponse?

M. Sheehy: Nous avons reçu une réponse du ministre. L'une des recommandations du groupe de travail sur les aéronefs portait sur le privilège du capitaine de décider qui pouvait s'asseoir sur le strapontin. Nous revenons aux pouvoirs du capitaine en la matière. Le ministre a décidé de retirer ce pouvoir et cette décision au pilote et d'établir une directive fixe du CCRAC à ce propos, soit une disposition du Règlement de l'air. Nous sommes plutôt inquiets de cette décision.

Le sénateur Cordy: Recevez-vous de la formation? Je n'ai pas très bien compris lorsque vous l'avez expliqué. Quel type de formation les pilotes reçoivent-ils sur les comportements à adopter avec les terroristes ou les pirates de l'air et comment collaborez-vous avec l'agent de la GRC à bord de l'avion, soit le policier de l'air? Recevez-vous de la formation?

M. Sheehy: Je vais laisser M. Johnson répondre à la question.

M. Johnson: Non. En résumé, la réponse est non, aucune. Nous recevons de la formation sur les comportements à adopter avec les pirates de l'air avant d'apprendre qu'ils voulaient prendre le contrôle de l'avion et le faire s'écraser. Nous avons toutes sortes de consignes à cet égard.

Depuis le tout début, nous demandons la mise en place de consignes sur la façon de réagir dans de telles situations. Que nous faut-il savoir? Comment devons-nous coordonner notre équipage et tout le reste? On ne nous dit rien.

Pour l'instant, chacun réagit à sa façon. Si cela arrive, il faut réagir selon son bon jugement. Nous ne recevons aucune formation.

Nous avons demandé à notre société d'en offrir. Elle ne sait pas comment aborder la chose, donc nous n'avons aucune formation.

Le sénateur Cordy: Bref, vous vous croisez les doigts?

M. Johnson: Voilà.

M. Cooper: L'une des toutes premières recommandations que nous avons proposées dans notre plan original consistait à changer d'attitude quant aux détournements d'avion. Avant le 11 septembre, l'attitude consistait — selon la politique établie — à se plier aux ordres des pirates, à ralentir la progression des événements, à poser l'avion au sol, puis les forces de l'ordre sur place s'en occuperaient ensuite.

Nous avons recommandé que cette politique de docilité soit remplacée par une politique de non-docilité et de reconnaissance de la nouvelle menace, du nouvel environnement dans lequel nous nous trouvons.

Ce n'est que l'une des recommandations qui doit être envisagée et concrétisée si nous voulons améliorer la formation offerte.

Now, that recommendation was forwarded through the Transport Canada working group sessions. It is with the minister. To date, I do not think we have had anything back on it, but basic things like that have to change. Policy has to change in order to kick off the type of training programs you are talking about.

Senator Cordy: Canadians, and pilots overall, have had a philosophy of compliance. Just let them take it; we will land it. You are right, that when you went through it, it did not work, obviously, with September 11.

Mr Cooper: It does not work in this world.

Senator Cordy: How do we spend our dollars wisely when we look at security at the airports? Do we follow your recommendations?

Mr Cooper: We have a few — the presenter before us had some great ideas. You do not have to spend a lot of money to be effective when it comes to security. When we were developing some of our plans and recommendations, we took what we knew from the Israeli experience. Now the Israelis, rather than have three questions that they ask at a counter, actually have people who are trained in interrogation. They will walk up and down lines and they are looking for specific characteristics in a passenger. If they see it, they will approach the passenger. They do not just ask three questions, but they ask why and how and where. They get a little bit more deeply into why that passenger is there, where he is going, how he bought his ticket, what family is he going to visit, et cetera. They get a very good idea of what they are dealing with in a very short period of time.

From there, that person can be passed off to another agency within the building, maybe in a separate room. That kind of approach is extremely effective. We are not talking about millions or billions on special machinery or technology; we are talking about people talking to people.

Senator Cordy: Are these trained people who really have an idea of what to look for?

Mr Cooper: Yes.

The Chairman: Thank you, Senator Cordy. I have two supplementaries to clarify things.

You spoke briefly about the authority for the jump seat. I did not follow it precisely. Prior to 9/11, you as captains had authority to let whoever you chose sit in the jump seat. That was taken away after 9/11. Subsequently, you requested the Department of Transport to restore that authority. What is not clear to me is what happened then.

Cette recommandation, nous l'avons faite à Transports Canada pendant des réunions de groupes de travail. Le ministre l'a reçue. Jusqu'à maintenant, je ne crois pas que nous ayons reçu une quelconque réponse, mais des éléments de base comme celui-ci doivent changer. La politique doit être modifiée si nous voulons lancer des programmes de formation comme ceux dont vous parlez.

Le sénateur Cordy: Les Canadiens et les pilotes, surtout, avaient une philosophie de docilité. Laissez-les prendre l'avion, nous allons le faire atterrir. Vous avez raison de dire que lorsque vous l'avez appliquée, elle n'a pas fonctionné le 11 septembre, de toute évidence.

M. Cooper: Cela ne peut pas fonctionner dans ce monde.

Le sénateur Cordy: Comment faire pour dépenser judicieusement notre argent afin d'améliorer la sécurité dans les aéroports? Suivons-nous vos recommandations?

M. Cooper: Nous en avons quelques-unes — le présentateur avant nous avait de bonnes idées. Nous n'avons pas besoin de dépenser beaucoup d'argent pour être efficace lorsqu'il s'agit de sécurité. Pour bon nombre de nos plans et de nos recommandations, nous nous sommes inspirés de ce que nous savions de l'expérience d'Israël. Dorénavant, les Israéliens forment des personnes en matière d'interrogation plutôt que de se limiter à trois questions posées à un comptoir. Les agents arpentent les files de passagers et cherchent des caractéristiques précises. S'ils remarquent l'une de ces caractéristiques, ils abordent le passager. Ils ne lui posent pas seulement trois questions, mais lui demandent aussi pourquoi, comment et où. Ils approfondissent davantage leur interrogatoire à savoir pourquoi le passager est là, où il va, comment il s'est procuré son billet, quel membre de sa famille il va visiter, et cetera. Ils se font ainsi une très bonne idée de la situation dans une période de temps très courte.

Ensuite, cette personne peut être mise sous la responsabilité d'un autre organisme dans l'édifice et est parfois placée dans une pièce isolée. Cette méthode est extrêmement efficace. Il ne s'agit pas de dépenser des millions ou des milliards de dollars en matériel ou en technologie spécialisée, mais d'amener des personnes à parler à d'autres personnes.

Le sénateur Cordy: S'agit-il de personnes qualifiées qui ont vraiment une bonne idée de quoi chercher?

M. Cooper: Oui.

Le président: Merci, sénateur Cordy. J'ai deux autres questions pour clarifier les choses.

Vous avez brièvement parlé du pouvoir de décider qui s'assoit sur le strapontin. Je ne vous ai pas bien suivi. Avant le 11 septembre, vous, les capitaines, aviez le pouvoir de choisir qui allait s'asseoir sur le strapontin. Vous vous êtes vu retirer ce pouvoir après le 11 septembre. Puis, vous avez demandé au ministère des Transports de vous le redonner. Je ne comprends pas bien ce qui s'est passé alors.

Mr Johnson: Let me be clear. We see that, for instance, another pilot in the cockpit, riding the jump seat, is an increase in security, not a decrease. It is another level of somebody in there that can help out if something happens.

In their regulation, they limited it to, initially, just MOT inspectors and supervisory pilot flight checkers.

Mr Sheehy: Yes. They change it all the time.

Mr Johnson: It has been changing all along. It is now down to the point where pilots can sit in the jump seat. However, they must be from an airline that we deal with on a regular basis. It is an ever-changing model.

The Chairman: However, prior to this you had unfettered authority to decide who would sit there. Now you fill out a form and someone else says, "Yes, that person is okay," or, "No, that person is not okay." Do I understand correctly?

Mr Johnson: That is right.

The Chairman: The second point of clarification is how much co-operation you get from Air Canada in terms of your security proposals.

Mr Johnson: We work with Air Canada. Air Canada, I think, has been trying to keep its head below the foxhole on this whole issue of security. They do not want to get in the middle of anything. If it makes sense to them, I think that they are willing to look at virtually anything, but I do not think that we can say that they are behind us pushing at all for any of this stuff. We just do not see them hindering us at all.

Senator Smith: Several of my questions have been asked, so I will not take too long.

One thing that was mentioned but not followed up on is the duty-free business.

Are you aware of specific problems that have more or less pretty certainly arisen because of laxity vis-à-vis duty-free bags and luggage? Are you aware of actual problems?

Mr Johnson: No, I am not aware of any. I do not know if Matt or Russ is, from their discussions with Transport. My comment was an issue years ago — we had a lot of problems with air rage and people who were getting intoxicated on airplanes.

Senator Smith: You mean buying their own booze and drinking it?

Mr Johnson: Yes, those issues, we used to have a lot of those, so the position that we put forward back then was, do your duty-free shopping when you get to your destination. That would take

M. Johnson: Laissez-moi vous expliquer. Nous estimons, par exemple, que s'il y a un autre pilote assis sur le strapontin dans le poste de pilotage, la sécurité s'en trouve accrue et non diminuée. C'est une autre personne qui peut intervenir si quelque chose arrive.

Dans le règlement, seuls les inspecteurs du ministère des Transports et les personnes qui vérifient le vol des pilotes peuvent s'y asseoir a priori.

M. Sheehy: Oui. Cela change tout le temps.

M. Johnson: Cela a toujours changé. Nous en sommes maintenant à un point où des pilotes peuvent s'asseoir sur le strapontin. Cependant, ils doivent être à l'emploi d'une compagnie aérienne avec laquelle nous faisons affaire régulièrement. Ce modèle change constamment.

Le président: Mais auparavant, vous aviez le pouvoir absolu de décider qui s'y assoyait. Désormais, vous devez remplir un formulaire et c'est quelqu'un d'autre qui dit «Oui, cette personne peut s'y asseoir» ou «Non, cette personne ne peut pas s'y asseoir». Est-ce que je comprends bien?

M. Johnson: Oui.

Le président: La deuxième chose sur laquelle j'aimerais avoir des précisions, c'est dans quelle mesure Air Canada collabore avec vous pour mettre en oeuvre vos propositions d'amélioration de la sécurité.

M. Johnson: Nous travaillons avec Air Canada. Je pense qu'Air Canada essaie de ne pas trop s'attirer les feux des projecteurs dans le dossier de la sécurité. Le transporteur ne veut pas être pris à partie dans quoi que ce soit. S'il la juge raisonnable, je crois qu'il est prêt à envisager pratiquement n'importe quelle proposition, mais je ne dirais pas qu'il est avec nous et qu'il favorise l'une ou l'autre de nos propositions. Il ne nous nuit tout simplement pas.

Le sénateur Smith: Bon nombre de mes questions ont déjà été posées, je ne prendrai donc pas beaucoup de temps.

Il y a une chose qui a été mentionnée, mais sans plus: les boutiques hors taxes.

Êtes-vous au courant de problèmes particuliers qui découlent presque certainement du laxisme à propos des sacs contenant des produits achetés en franchise? Y a-t-il des problèmes à cet égard, à votre connaissance?

M. Johnson: Non, pas que je sache. Je ne sais pas si Matt ou Russ ont entendu parler de tels problèmes dans leurs discussions avec Transports Canada. Je faisais allusion à un problème que nous avons eu il y a longtemps, quand certains passagers étaient pris de rage aérienne ou qu'ils s'intoxiquaient dans les avions.

Le sénateur Smith: Vous voulez dire qu'ils achetaient leur propre alcool et qu'ils le buaient?

M. Johnson: Voilà, c'est le genre de problème auquel nous étions confrontés souvent. Nous avions alors proposé que les gens ne puissent fréquenter les boutiques hors taxes qu'une fois arrivés à destination. Cela avait pour but d'éviter que l'alcool soit

the booze off the airplane. Do not forget that a bottle of booze is a very flammable liquid. You can do a lot of things to take over an airplane with some booze.

Mr Johnson: Anyhow, the issue back then was, get the booze off the airplanes and our problems would go down. If we have people going through the duty-free on the way out of the airport, it is probably a better place for it than going into the airport and getting on an airplane.

Senator Smith: I followed the logic of that. It would seem to me that the people who operate the duty-free shops may complain about it, but they would still have a client base; it would just be the people coming in rather than the people going out.

However, you would require a lot of multilateral co-operation there. Would you have ever put this proposal to some of your international groups, to IATA, for example? It would seem to me that if there were a case to be made, you would need some agency like that to champion it and try to get the various stakeholder countries to buy in.

Mr Johnson: Yes. It was the International Federation of Airline Pilots that were promoting that position, and they did it at IATA, as far as I remember.

Senator Smith: Did IATA find it too hot to handle?

Mr Johnson: We saw no changes.

Senator Smith: If there were actual incidents that you could point to, it might be worth revisiting.

Mr Sheehy: There have been incidents. I cannot give you exact, specific details, but there have been incidents on board aircraft where flight attendants have been assaulted by enraged passengers with the use of their duty-free bottles, made out of glass, as a weapon. There was one, which I think was British Airways, where this female flight attendant was badly hurt. In other words, this guy was beating on her with a glass bottle. One of the solutions there is plastic. We would love to see —

Senator Smith: I have seen that, too, yes.

Mr Sheehy: — all bottles that are brought onboard made of plastic.

Senator Smith: I still am not totally clear on the double-door stuff. Captain Johnson, I believe you are a 747 pilot. Are you getting double doors? Do you know? What is happening with 747s?

Mr Johnson: Right now we are advocating it. We are saying that we want them.

Senator Smith: Right.

Mr Johnson: Understand that most cockpit doors are at the end of some kind of small hallway, whether it is made up of the galley and the washroom or whatever. There is a system whereby they can put a metal curtain across that hallway. It is just temporary, while somebody is coming and going from the

transporté dans l'avion. N'oubliez pas que l'alcool est très inflammable. On peut faire beaucoup de choses pour détourner un avion avec de l'alcool.

M. Johnson: D'une certaine façon, l'enjeu consistait alors à retirer l'alcool des avions afin de diminuer l'ampleur de nos problèmes. Il est probablement préférable que les gens fréquentent les boutiques hors taxes juste de sortir de l'aéroport plutôt que de transporter leur marchandise dans l'aéroport et dans l'avion.

Le sénateur Smith: Je comprends bien. Les gestionnaires de boutiques hors taxes pourraient peut-être s'en plaindre, mais ils gardent tout de même une clientèle, elle est simplement composée de personnes qui arrivent plutôt que de personnes qui partent.

Cependant, il faut beaucoup de collaborations multilatérales pour ce faire. Présenteriez-vous ce type de proposition à un groupe international comme l'IATA? Il me semble que si vous vouliez la recommander, il vous faudrait un organisme comme celui-ci pour la faire valoir et pour convaincre les divers intervenants de l'adopter.

M. Johnson: En effet. C'est la International Federation of Airline Pilots qui a fait valoir notre position, notamment auprès de l'IATA, à ce que je me souviens.

Le sénateur Smith: L'IATA a-t-elle trouvé la question trop épineuse?

M. Johnson: Il n'y a eu aucun changement.

Le sénateur Smith: Si vous pouviez décrire des incidents qui sont survenus, il pourrait y avoir lieu de revoir la question.

M. Sheehy: Il y a eu des incidents. Je ne peux vous en donner les détails exacts et précis, mais il est déjà arrivé que des agents de bord soient agressés par des passagers enragés à bord des avions au moyen de bouteilles de verre achetées dans les boutiques hors taxes. C'est arrivé une fois sur un vol de British Airways, il me semble, et une agente de bord avait été grièvement blessée. Autrement dit, un homme l'a frappée avec une bouteille de verre. Nous serions très heureux...

Le sénateur Smith: J'ai déjà vu cela aussi, oui.

M. Sheehy: Que toutes les bouteilles embarquées dans les avions soient faites de plastique.

Le sénateur Smith: Je n'ai toujours pas tout à fait bien compris la question des doubles portes. Capitaine Johnson, je crois que vous pilotez des 747. Avez-vous des doubles portes? Le savez-vous? Y en a-t-il sur les 747?

M. Johnson: Pour l'instant, nous en réclamons. Nous disons que nous en voulons.

Le sénateur Smith: Je vois.

M. Johnson: Comprenez bien que la plupart des portes des postes de pilotage se trouvent à la fin d'un genre de petit couloir où se trouve une cuisinette, une salle de bain, peu importe. Il existe un système permettant de tirer un rideau de métal au bout de ce corridor. C'est seulement temporaire, lorsqu'une personne

cockpit. You may even be able to see through it. It may just be a series of steel bars, much like you see across the front of a shop when it is closed up.

It may just draw over and lock for that period of time when somebody is going in and out of the cockpit, and then it would retract automatically after you are in there.

My understanding is that it can be adapted to almost any case.

Senator Smith: Okay.

Mr Johnson: We have a company in Canada that is developing it. We understand, through our partnership with United Airlines, that United Airlines is developing that type of system and that we are co-operating with that.

Senator Smith: However, when you say you have asked, have you asked Transport Canada, or who has been asked?

Mr Johnson: At this particular time, we have made Transport Canada aware of what we want, but we are dealing with our company right now on the issue.

Senator Smith: That is with Air Canada. Again, I am pleased you have made reference vis-à-vis the duty-free stuff to this international federation of pilots. Would there be a consensus within that body as to what the most appropriate response would be vis-à-vis doors to the cockpit? Is this on their agenda do you know?

Mr Johnson: I do not know, quite honestly, but I am guessing that it is very high on their agenda right now.

Senator Smith: It might be the sort of situation where if you had a strong consensus of G7 countries, or something like that, you could push them. If they then make a statement and lead the way, many of these other countries would follow suit.

Mr Cooper: I agree. The situation now, Senator Smith, is that we are kind of ahead of the power curve on this. We are kind of out front on this, and other organizations are starting to look at it.

Senator Smith: That is good. The final melancholy subject relates to — and I say that being a native of Toronto — the GTAA. Is the reference to their lack of cooperation on screening of pilots an isolated incident, or does it seem to be their attitude across the board?

Mr Johnson: We deal with the GTAA on a number of issues, at varying levels on different topics.

Senator Smith: Yes.

Mr Johnson: I am sad to say it is a consistent attitude that we get from them. Many people attribute it to the top there, but I cannot make any comment on that. I have never met with the gentleman. I do not know how cooperative he is, but the people that we deal with have not been very co-operative.

entre dans le poste de pilotage ou en sort. On peut même voir au travers. Il se compose parfois seulement de quelques barres d'acier semblables à celles qu'on tire devant les boutiques fermées.

Ces rideaux se ferment et se verrouillent parfois pendant la période où une personne entre dans le poste de pilotage ou en sort et se rétracte automatiquement lorsque la personne est entrée.

Je crois que ce dispositif est adaptable à presque tous les cas.

Le sénateur Smith: D'accord.

M. Johnson: Il y a une entreprise au Canada qui conçoit ce genre de rideau. De plus, United Airlines, qui est l'un de nos partenaires, travaille à créer ce genre de système et nous y collaborons.

Le sénateur Smith: Mais quand vous dites que vous réclamez ces portes, les réclamez-vous à Transports Canada? À qui les avez-vous demandées?

M. Johnson: Jusqu'à maintenant, nous avons fait part à Transports Canada de ce que nous voulons, mais nous discutons surtout de la question avec notre compagnie.

Le sénateur Smith: C'est-à-dire avec Air Canada. Encore une fois, je suis heureux de constater que vous avez fait part de vos préoccupations au sujet des articles des boutiques hors taxes à cette fédération internationale de pilotes. Y a-t-il un consensus au sein de cet organisme quant à la meilleure solution concernant les portes menant au poste de pilotage? La fédération prévoit-elle étudier la question, le savez-vous?

M. Johnson: Bien honnêtement, je ne le sais pas, mais je suppose que c'est un élément hautement prioritaire pour elle en ce moment.

Le sénateur Smith: Ce pourrait être le genre de cas pour lequel un fort consensus des pays du G-7, par exemple, pourrait vous aider à exercer des pressions. Si la fédération faisait ensuite une déclaration de principe et prenaient le leadership, beaucoup d'autres pays vous emboîteraient le pas.

M. Cooper: Je suis d'accord. La situation actuelle, sénateur Smith, c'est que nous sommes un peu à l'avant-garde en la matière. Nous menons la danse, et d'autres organismes commencent à étudier la question.

Le sénateur Smith: C'est bien. Le dernier sujet mélancolique — je dis cela parce que je suis originaire de Toronto — concerne la Greater Toronto Airports Authority. Le manque de coopération de la GTAA dans le cadre des inspections des pilotes constitue-t-il un incident isolé ou est-ce l'attitude qu'elle semble adopter en général?

M. Johnson: Nous traitons avec la GTAA à propos d'un grand nombre de questions et à divers niveaux.

Le sénateur Smith: Oui.

M. Johnson: Je suis triste de vous avouer que la GTAA adopte cette attitude de façon constante. Bien des gens attribuent cette attitude au dirigeant, mais je ne peux pas formuler de commentaires à ce sujet, car je n'ai jamais rencontré cet

The Chairman: If you have details on the duty-free question that Senator Smith raised, could you write to us on it? We would be happy to append it to your testimony. If you can provide us with that information in writing, we would be very grateful for it. In fact, if you have any second or third thoughts after you leave the room, which sometimes is the case, or if there are questions that were not asked that you wished were asked, we would also welcome correspondence from you in that regard.

Who is your point of contact with Air Canada when you are dealing with security questions?

Mr Sheehy: He is the director of security at Air Canada. His name is Yves Duguay, and he is in Montreal.

The Chairman: With respect to his experience, is he a pilot or a security officer?

Mr Sheehy: He is a former ranking officer in the RCMP.

The Chairman: Has he been with Air Canada for some time?

Mr Sheehy: Approximately, what — two years? Two years.

Mr Johnson: Yes, not for very long.

The Chairman: Would you say you get a good response from him?

Mr Johnson: I do not think we could characterize it as good response. We feel that — as I said — our company has been trying to keep its head below the foxhole on all of this security stuff. They want their passengers to feel as good as they can getting on the airplane, and so we have not been hindered, but they are not out there waving the flag with us trying to get some things changed, either. I think it is fair to say that they are neutral on this issue.

The Chairman: Having said that, the passenger feels best who gets off the plane safely.

Mr Johnson: Absolutely.

The Chairman: I do not want to put words in your mouth, sir, but what I am hearing is that this does not appear to be a priority.

Mr Johnson: It is a priority to the extent that the economics are not a prevailing issue.

The Chairman: How do the economics change when you have an incident?

Mr Johnson: Absolutely. You have to be able to explain that to your company.

The Chairman: Who is your point of contact in Transport Canada?

Mr Sheehy: Well, it would be a gentleman by the name of Gerry Frappier, a director of security, and we deal with other people below him as well, but Gerry is in charge right now.

homme. Je ne sais pas à quel point il est coopératif, mais les personnes avec lesquelles nous traitons ne sont pas très coopératives.

Le président: Si vous avez des détails à propos de la question concernant l'exemption de droits de douane qu'a soulevée le sénateur Smith, pourriez-vous nous en faire part par écrit? Nous serions heureux d'ajouter cette information à votre témoignage. Nous vous en serions très reconnaissants. En fait, s'il vous vient des doutes après nous avoir quittés, ce qui arrive parfois, ou s'il y a des questions que vous auriez souhaité que l'on vous pose, n'hésitez pas à communiquer avec nous par écrit.

Qui est votre personne-ressource chez Air Canada en ce qui concerne les questions de sécurité?

M. Sheehy: C'est le directeur de la sécurité. Il s'agit d'Yves Duguay. Son bureau est à Montréal.

Le président: Auparavant, était-il pilote ou agent de sécurité?

M. Sheehy: Il était au service de la GRC.

Le président: Depuis combien de temps travaille-t-il pour Air Canada?

M. Sheehy: Environ, quoi — deux ans? Deux ans.

M. Johnson: Oui, ça ne fait pas très longtemps.

Le président: Diriez-vous qu'il est réceptif à vos demandes?

M. Johnson: Je ne pourrais pas dire cela. Comme je l'ai dit, notre compagnie essaie de demeurer intacte dans toute cette affaire liée à la sécurité. Elle veut que ses passagers se sentent le plus à l'aise possible de monter à bord d'un avion. Nos efforts n'ont pas été entravés, mais la compagnie ne nous a pas aidés non plus à faire changer certaines choses. Je crois qu'il est juste de dire qu'elle est neutre.

Le président: Cela dit, le passager se sent bien s'il arrive à bon port en toute sécurité.

M. Johnson: Exactement.

Le président: Je ne veux pas vous attribuer des paroles, monsieur, mais je crois comprendre que la sécurité ne semble pas être une priorité.

M. Johnson: C'est une priorité tant que nos finances se portent bien.

Le président: Quelle répercussion un incident a-t-il sur votre santé financière?

M. Johnson: Tout à fait. Il faut pouvoir donner des explications à la compagnie.

Le président: Qui est votre personne-ressource à Transports Canada?

M. Sheehy: Il s'agit de Gerry Frappier, qui est directeur de la sécurité. Nous traitons aussi avec d'autres personnes qui relèvent de lui, mais c'est M. Frappier qui est en charge.

The Chairman: You commented to the committee earlier that the responses were taking some months. Is this the normal speed of response? I am not sure whether you were giving us a message.

Mr Sheehy: I think there is a certain critical time period here that we have available to get things done and hopefully protect the Canadian public from another incident. Historically, Transport Canada, or the government, is a slow-moving train, and this thing is coming along gangbusters, so probably we are a little impatient, but it has been four months or so. The indications are that we will hear something shortly, so we are looking forward to it.

Mr Cooper: Just one point. There is an awful lot of stuff going on. These are big issues and they are all interrelated. It is a huge project. In the States, for example, they are still wrestling with trying to get certain types of equipment onboard and in airports on schedule, and it looks like they are not going to make it.

In all fairness, Transport Canada, I know, is bringing some equipment on line ahead of the Americans, so in certain areas they are doing great work, but there is a lot going on.

Our company, as a matter of fact, was one of the first in the industry to get those reinforced door locks onboard the aircraft — so excellent work.

In all fairness, with so much going on, it kind of gets back to our central point of centralizing the responsibility and accountability for all these diverse issues within one framework, within one focal point, so that things do not drop through the cracks.

I think that part of what we are seeing right now is people are doing their best. They are working overtime to get things done, but they just do not have the direction and coordination that they need.

The Chairman: You are satisfied from your side of the cockpit that the doors are safe now?

Mr Johnson: I would not characterize it as safe as we want. They are safer than they used to be. We still believe that we need that double door to make it as safe as we want it to be.

The Chairman: The double door only works when you go to the washroom, though. We understand that concept. When you are not going to the washroom and you are just flying the plane, are you satisfied that the doors that have been installed on Air Canada are satisfactory and meet the needs?

Mr Johnson: There are two doors. There is one that was there before 9/11 that has been reinforced with a bar, and just recently we have started to get the door that was mandated by the MOT. All reports are that it is impregnable except when somebody is going through it to go to the washroom, or whatever they have to do.

The Chairman: The bar was okay as an interim step, and the new doors that are coming in, you folks have no complaints about them at all. You think they are very good and you just want the bathroom question resolved.

Le président: Vous avez dit plus tôt que vous attendiez des mois avant d'obtenir une réponse. Est-ce le délai normal? Je ne suis pas certain si vous tentiez de nous glisser un message.

M. Sheehy: Je crois que nous disposons d'une période bien limitée pour mettre en place les changements nécessaires en vue de protéger le public canadien d'un autre incident. Transports Canada, ou le gouvernement, a toujours été de nature lente. Le dossier va bon train, et nous sommes quelque peu impatients. Nous attendons depuis environ quatre mois. Il semble que nous obtiendrons une réponse bientôt. Nous l'attendons avec impatience.

M. Cooper: Je voudrais seulement soulever un point. Beaucoup de dossiers sont traités en même temps. Ce sont des dossiers très importants qui ont tous un lien entre eux. Il s'agit d'un projet énorme. Les États-Unis, par exemple, font tout leur possible pour équiper les avions et les aéroports de certains dispositifs dans les délais prévus, mais il semble qu'ils n'y parviendront pas.

Je sais que Transports Canada a mis en place avant les Américains de l'équipement à bord des avions et dans les aéroports. Alors, je dois avouer que le ministère a effectué un excellent travail à cet égard, mais il y a encore beaucoup à faire.

Notre compagnie a en fait été l'une des premières à obtenir les verrous de porte renforcés. C'est donc du bon travail.

Étant donné la multitude de dossiers en matière de sécurité, il serait important, comme nous l'avons dit, qu'une seule entité se charge de l'ensemble de ces dossiers afin d'éviter que certains d'entre eux ne soient oubliés.

Je crois qu'à l'heure actuelle, les gens font de leur mieux. Ils font des heures supplémentaires, mais la gestion et la coordination dont ils ont besoin font défaut.

Le président: Êtes-vous satisfait que les portes du poste de pilotage soient maintenant plus sûres?

M. Johnson: Je ne dirais pas qu'elles sont aussi sûres que nous le souhaitons. Elles le sont plus qu'avant. Nous estimons qu'il nous faudrait la double porte.

Le président: La double porte ne fonctionne que lorsque vous allez à la salle de bains. Nous comprenons le concept. Mais êtes-vous satisfait des portes qui ont été installées à bord des appareils d'Air Canada, répondent-elles aux besoins?

M. Johnson: Il existe deux types de porte. Il y a celle dont nous disposions avant le 11 septembre qui a été renforcée à l'aide d'une barre et celle qui a commencé à être mise en place grâce à Transports Canada. Tous les rapports révèlent que cette porte ne peut être défoncée sauf lorsque quelqu'un l'emprunte pour aller à la salle de bains.

Le président: La barre était une bonne solution provisoire. Je crois comprendre que vous êtes satisfaits des nouvelles portes. Vous estimez qu'elles sont très bonnes. Vous voulez seulement que la question de la salle de bains soit réglée.

Mr. Johnson: It is not just the bathroom. There are many times, like —

The Chairman: Or for meals.

Mr. Johnson: — meals, or the people who are augmenting the flight are in the back of the airplane, and so on and so forth.

Mr. Sheehy: If I can add to that, we witnessed what the engineers, the technologists, have said what it is. It is a vault. You cannot put a bullet through it, this and that, which is great, but when you actually use it on a regular operation, that is when the faults, if there are weaknesses, in the system will become apparent.

The Chairman: Fair enough.

Mr. Sheehy: I think we are leading the way on the double door. I think years from now, all aircraft will be built with a double-door system. I am proud of the guys of the Air Canada Pilots Association. We are actually leading the way globally in this regard.

Just to add one little kudos to the company, it is my understanding that they have an airplane right now that they have dedicated to experimenting with this double-door system.

The Chairman: The committee is hearing that you are satisfied with the way the door question is progressing, and if it keeps on track, you will be satisfied. You just do not want to give it your seal of approval until you have worked with it and tried it out. Is that what you are saying?

Mr. Johnson: That it is very good, yes.

Mr. Cooper: To understand, the current new door that is coming onboard, if it looks like it is multiple approved, that it meets these criteria, that is fine. But by itself, we could not be satisfied with that because of the need for that door to be opened and closed; generally speaking, the average is about eight times a flight. The solution, as we see it and as our members see it, is to have a double-door system in place, which has not been certified. It is an idea that is progressing and we are advocating, but it has not been accepted officially as a bona fide system.

The Chairman: Okay, subject to that qualification, then. Thank you.

I am left a little unclear. My next question deals with local police and centralization. The testimony you have given us so far is that you are happy with Peel Regional, with Calgary Police Service, and with the RCM Police in Vancouver. You have worked with them all and they are terrific.

What concerns do you have about having a different system in each airport you go to? How important is it to you that you have a consistent system, where you deal with the same procedures, the same set-up all the way through? If you register a complaint in Vancouver, you know that the folks in Toronto will have taken note of that complaint and it will be solved right across the system. How do you rationalize your desire for centralization with your comment that you like the different folks at each airport?

M. Johnson: Il n'y a pas seulement la question de la salle de bains. Souvent,...

Le président: Il y a aussi les repas.

M. Johnson: ... les repas, ou les personnes qui viennent s'ajouter au nombre des passagers et qui s'assoient à l'arrière de l'avion, et cetera.

M. Sheehy: J'ajouterais que les ingénieurs et les technologues nous ont affirmé qu'il est impossible qu'une balle traverse la porte, ce qui est excellent, mais c'est lorsque nous l'utilisons dans le cadre de nos activités régulières que les défauts et les faiblesses apparaissent.

Le président: C'est vrai.

M. Sheehy: Je crois que nous pavons la voie à l'installation systématique d'une double porte. Je pense que, dans quelques années, tous les appareils seront dotés d'une double porte. Je suis fier des membres de l'Association des pilotes d'Air Canada. Nous sommes des pionniers à l'échelle mondiale à cet égard.

Pour continuer mes félicitations, j'ajoute que la compagnie a réservé un appareil qui servira à tester une double porte.

Le président: Le comité comprend que vous êtes satisfaits de la progression du dossier concernant les portes. Si les choses continuent d'aller bon train, vous serez heureux. Vous ne voulez simplement pas donner votre approbation tant que vous n'avez pas utilisé la porte. Est-ce exact?

M. Johnson: C'est tout à fait exact.

M. Cooper: Si la nouvelle porte qui est en voie d'être installée reçoit toutes les approbations et respecte tous les critères, c'est bien. Mais nous ne pouvons être entièrement satisfaits, car nous ouvrons et fermons cette porte en général huit fois par vol environ. La solution selon nous et nos membres est d'installer une double porte, laquelle n'a cependant pas été certifiée. Il s'agit d'une idée qui fait son chemin et que nous soutenons, mais elle n'a pas encore été acceptée officiellement.

Le président: D'accord, nous devons attendre l'approbation. Merci.

J'ai besoin d'éclaircissements. Ma prochaine question concerne les services de police locaux et la centralisation. Vous avez affirmé être satisfait de Peel Regional Police ainsi que des services de police de Calgary et de la GRC de Vancouver. Vous avez travaillé avec eux et vous les avez qualifiés d'excellents.

Quel problème vous pose le fait que chaque aéroport comporte un système différent? À quel point est-ce important que les aéroports adoptent le même système et appliquent les mêmes procédures? Si une plainte est déposée à Vancouver, il est certain que les autres aéroports en prendront note et que le problème sera réglé dans l'ensemble des aéroports. Pourquoi souhaitez-vous une centralisation tandis que vous affirmez être satisfait du travail effectué dans chaque aéroport?

Mr Sheehy: I think if you have a system in place that would train or give guidance to all these different agencies, that this is the criteria, these are the protocols that we need in place, I see CATSA or some form of Transport Canada sending down this information. The policing agencies have already sat down together in a conference in Ottawa two years ago, and it was called the "Canadian Policing Conference." At that point in time, they were trying to do this. It was also part of the working recommendation that a subcommittee be put in place where you bring all the stakeholders together and develop dialogue and set policies. This, unfortunately, is not what is happening. What is happening here is that we have not had a chance to bring enough people together enough times to get the job done. It does not matter to me whether it is Peel, Calgary or Halifax, as long as everyone is reading from the same script.

The Chairman: I hear you. Having said that, and having had some experience with police forces, you can have a conference and come away with an agreement and everything works fine, and then a chief of police changes and, all of a sudden, there is a new deal for the folks on that particular force. Just as you can have individuals running a particular airport authority who may decide that they do not like the way the script is unfolding, and they will say, "In my spot, it will be run the way I say."

Given that chiefs of police have a turnover of every three or four years, why are you proposing a system that will be so personality dependent over time?

Mr Johnson: Senator, I think what we are looking for here is an oversight board or group of people who will set the standard and then see that it is enforced, so that, whether a new police chief comes in or not, they will ensure that the standard is enforced everywhere and it will be consistent across the country. That is what we want with all of this. We want the policing done that way, we want the screening done that way, and we want security measures at all the airports to be standardized.

The Chairman: I do not want to belabour the point, but take the Calgary Police Service just as a for instance. We have not been to Calgary, we do not know what they are like, but I am just picking them out of the air, perhaps. At the end of the day, the constable, sergeant or inspector who is running the detachment in Calgary will be answerable to the chief of police. The rest of that individual's career will be dependent on how well he or she pleases the chief of the day. Are you not suggesting a system that will be difficult to keep standardized?

Mr Sheehy: We are talking a specialization here, and that would be airport policing. As Captain Johnson said, we want to see a tribunal of people who get together on a regular basis. No matter if you change the individuals, the constitution would be in place and it should not affect the standardization of the policing applied on a day-to-day basis.

Mr Cooper: I think there is a template in place that kind of supports what Matt and Don are talking about, and it takes me back to my air force days. We used to have situations where squadron commanders would rotate through their jobs on a three- or two-year basis. They are always changing. The fighter

M. Sheehy: Selon moi, l'ACSTA ou une entité de Transports Canada pourrait enseigner aux différents services de police les critères et les protocoles à suivre. Les services de police se sont réunis à Ottawa il y a deux ans dans le cadre d'une conférence en vue d'organiser un système de formation du genre. La création d'un sous-comité réunissant toutes les parties concernées et chargé d'établir un dialogue et des politiques avait été recommandée. Malheureusement, cela ne s'est pas fait. Nous n'avons pas eu la chance de réunir assez de personnes assez souvent pour que cette recommandation soit appliquée. Tout ce qui m'importe c'est que tous les services de police suivent les mêmes règles.

Le président: Je comprends. Cela dit, ayant moi-même l'expérience du milieu des forces policières, je peux affirmer que, même si une conférence aboutit à une entente, il suffit qu'il y ait un changement de chef de police pour que cette entente ne tienne plus. De la même façon, la direction d'un aéroport en particulier peut décider que, parce que les règles établies ne lui conviennent pas, elle assurera la gestion comme bon lui semble.

Étant donné que les chefs de police demeurent en poste pour une période de trois ou quatre ans seulement, pourquoi proposez-vous un système qui sera à la merci de la vision de chaque nouveau chef de police?

M. Johnson: Sénateur, je crois que nous cherchons à mettre sur pied un groupe de personnes qui établiront la norme et veilleront à ce qu'elle soit appliquée à l'échelle du pays sans égard à l'entrée en fonction de nouveaux chefs de police. C'est ce que nous voulons. Nous voulons que, dans tous les aéroports, les activités policières et les contrôles soient menés d'une manière précise et que les mesures de sécurité soient les mêmes.

Le président: Je ne veux pas critiquer votre point, mais prenons le service de police de Calgary par exemple. Nous ne sommes pas allés à Calgary. Nous ne connaissons pas les membres de ce service. Ce n'est qu'un exemple. Le constable, le sergent ou l'inspecteur qui dirige le détachement de Calgary relève du chef de police. La carrière de cette personne dépend de sa capacité de plaire au chef en poste. Ne proposez-vous pas un système qui pourra difficilement demeurer normalisé?

M. Sheehy: Vous parlez seulement des activités policières dans les aéroports. Comme M. Johnson l'a dit, nous souhaitons la mise sur pied d'un groupe de personnes qui se réunirait régulièrement. Peu importe les changements dans la composition du groupe, la constitution demeurerait en place. Ainsi, la normalisation des activités policières ne devrait pas être touchée.

M. Cooper: Je crois qu'il existe un modèle qui appuie les propos de Matt et de Don et qui me rappelle l'époque à laquelle j'étais membre des forces aériennes. Tous les deux ou trois ans, un nouveau commandant d'escadron entrait en poste. Il y avait une rotation continue. Il en va de même chez les pilotes de chasse. Il

pilots, they are all changing, moving in and moving out, but we also had a situation where we had these numerous squadrons and resources that had to be lashed together and put against an objective at any given time, and we would form packages to go into an objective. In the package there would be fighter bomber, there would be fighter escort, there would be EW assets — electronic warfare assets — there would be AWACS aircraft responsible, and everybody was working as a team towards this one objective. The way they did it was, they got all of these entities together under a concept known as “centralized control, decentralized execution.” What you do is, you centralize the control within a visible entity.

We suggest that this entity, because it addresses the public interest and public security, should have public oversight, and then this entity would be responsible and accountable for coordinating all the activities that needed to take place to give us a security system that was integrated from top to bottom.

The Chairman: I take your point, but the organization you are describing had one CDS and all the air force reported to one general and the colour of their uniform was the same shade of blue.

Mr Cooper: Actually, no, there was the situation I mentioned before, the Persian Gulf War. We had a number of nations involved and they all had their own CDSs, but for the purpose of this enterprise they all agreed that this would be the focal point and we are going to be responsive to this focal point and conduct ourselves accordingly, and their jobs rode on how well they fitted their operation into that organization.

The Chairman: Good answer.

I wish to thank you all for appearing before us today. It has been very helpful. This committee views its work as ongoing. Even though we contemplate a report sometime before year's end, we do not expect that will be our last report on this subject, and so we hope to have the occasion to hear your views in the future. You heard me earlier encourage you to communicate with us in writing, or any other way you choose. We would like to stay in touch and we appreciate your coming down and sharing your views with us, and being of assistance to the committee.

The committee continued *in camera*.

est arrivé une fois qu'un projet en particulier nécessite un grand nombre d'escadrons et de ressources. Nous avons alors affecté des chasseurs-bombardiers, des escortes de chasseurs, des aéronefs de guerre électronique, et tous les membres des Forces faisaient équipe ensemble. Toutes les entités ont été réunies selon un concept en vertu duquel le contrôle est centralisé et l'exécution est décentralisée, c'est-à-dire que le contrôle est centralisé au sein d'une entité visible.

Une telle entité veille aux intérêts et à la sécurité du public et elle est responsable de la coordination de toutes les activités qui doivent être effectuées en vue d'assurer un système de sécurité intégré pour l'ensemble des forces aériennes.

Le président: Je comprends, mais l'organisme dont vous parlez avait un chef d'état-major, et l'ensemble des Forces relevait d'un général et tous les uniformes étaient de couleur bleue.

M. Cooper: En fait, non. Je reviens à la guerre du Golfe, dont j'ai parlé plus tôt. Un grand nombre de forces armées y participaient, chacune ayant son propre chef d'état-major. Mais, dans le cadre de cette guerre, elles ont toutes accepté de se conformer aux règles d'une entité centrale. Leur emploi dépendait de leur capacité à mener leur opération selon ces règles.

Le président: Bonne réponse.

Je tiens à vous remercier d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Vos témoignages ont été très utiles. Aux yeux du comité, son travail n'est jamais fini. Même si nous examinons un rapport avant la fin de l'année, nous ne nous attendons pas à ce que ce soit le dernier rapport que nous allons étudier sur le sujet. Nous espérons donc avoir l'occasion d'entendre à nouveau votre opinion. Je vous ai encouragé plus tôt à communiquer avec nous par écrit ou d'une autre façon. Nous aimerions rester en contact avec vous. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu exposer vos points de vue et de nous avoir aidés.

La séance du comité se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Monday, November 4, 2002

As an individual:

Mr. Chuck Wilmink, Consultant.

From Air Canada Pilots Association:

Captain Don Johnson, President;

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee;

First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee.

TÉMOINS

Le lundi 4 novembre, 2002:

À titre personnel:

M. Chuck Wilmink, consultant.

De l'Association des pilotes d'Air Canada:

Le capitaine Don Johnson, président;

Le capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité;

Le premier officier Russ Cooper, intervenant de Toronto, Comité de la sécurité.

1
31
D27



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité sénatorial
permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Tuesday, November 12, 2002

Le mardi 12 novembre 2002

Issue No. 2

Fascicule n° 2

THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(For an Extra \$130 Bucks...
Update on Canada's Military Financial Crisis,
A View from the Bottom Up)
(dated November 2002)

LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Pour 130 dollars de plus...
Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes.
Une vue de bas en haut)
(en date de novembre 2002)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*
(Quorum 4)

REPORT OF THE COMMITTEE

TUESDAY, November 12, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

SECOND REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, to examine and report on the need for national security policy for Canada, now tables its interim report entitled *For an Extra \$130 Bucks...Update on Canada's Military Financial Crisis, A View from the Bottom Up*.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le MARDI 12 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi, 30 octobre 2002 à étudier, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, dépose maintenant son rapport intérimaire intitulé *Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut*.

Respectueusement soumis,

For an Extra 130 Bucks . . .

**Update
On Canada's
Military Financial Crisis**

A VIEW FROM THE BOTTOM UP

•

Senate Standing Committee on
National Security and Defence

November, 2002

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	7
MONEY ISN'T EVERYTHING, BUT . . .	9
WHEN FRUGAL ISN'T SMART	10
BACKWATER SPENDING	12
TURNING OUR BACK ON THE WORLD	13
FOR \$130 EXTRA . . .	15
THE COMMITTEE'S RATIONALE	16
RECOMMENDATIONS – PART I	
CASH INJECTION AS A STARTING POINT	17
RECOMMENDATIONS – PART II	
STRATEGIC RETREAT: ROPE-A-DOPE REVIVAL	19
A NEW COMMITMENT TO OUR ALLIES; A NEW COMMITMENT TO THE WORLD	21
MONEY AND TIME	23
OUR MILITARY LEADERS HAVE PUBLIC RESPONSIBILITIES	25
CANADIANS SHOULD KNOW WHAT OUR TROOPS KNOW	27
LET THEM DO THEIR JOBS	28
REJUVENATION: THE PROCESS	29
SOME VERY BASIC NEEDS	28
NAVY, AIR FORCE, WILL TAKE LONGER	32
THE BOTTOM LINE	33

WHAT THE TROOPS TOLD US..... 35

FIGHTING A WAR ON THREE FRONTS

I. THE PERSONNEL CRISIS:

Too Few People, Too Little Training 39

LACK OF TRAINING CAPACITY

BIG PART OF PERSONNEL PROBLEM 41

WHAT WE HEARD ABOUT

THE PERSONNEL CRISIS AT THE BASES 42

CANADIAN FORCES BASE ESQUIMALT..... 42

17 WING WINNIPEG..... 43

CFB HALIFAX..... 44

CAPE SCOTT..... 45

12 WING SHEARWATER..... 45

CFB GAGETOWN..... 47

CFB KINGSTON 48

CFB BORDEN..... 48

8 WING TRENTON..... 51

THE CANADIAN FORCES PARACHUTE CENTRE 52

CFB PETAWAWA 52

19 WING COMOX..... 53

THE BLACK WATCH..... 54

II. THE OPERATIONAL CRISIS:

<i>Insufficient Funding for Operations, Maintenance and Infrastructure</i>	56
CFB ESQUIMALT	57
17 WING WINNIPEG.....	57
CFB HALIFAX.....	58
CFB GAGETOWN.....	59
CFB KINGSTON	59
2 ELECTRONIC WARFARE SQUADRON, KINGSTON .	60
CFB BORDEN.....	61
8 WING TRENTON.....	62
CFB PETAWAWA	63
THE BLACK WATCH.....	63

III. THE CAPITAL EQUIPMENT CRISIS:

<i>Canada's Antique Road Show</i>	65
CFB ESQUIMALT AND CFB HALIFAX	65
SEA KINGS.....	65
STRATEGIC LIFT	66
CANADIAN AIR DIVISION – WINNIPEG.....	67
CF18 UPGRADE	68
AURORA.....	68
8 WING TRENTON.....	68

**FOR AN EXTRA \$130 BUCKS:
UPDATE ON CANADA'S MILITARY FINANCIAL CRISIS
A VIEW FROM THE BOTTOM UP**

CFB GAGETOWN/CFB PETAWAWA.....	69
2 ELECTRONIC WARFARE SQUADRON - CFB KINGSTON	67
THE 1994 WHITE PAPER ON DEFENCE:	
<i>PROMISES NOT KEPT</i>.....	70
CONSEQUENCES:	
A NATION DIMINISHED	73

APPENDICES

I.	ORDER OF REFERENCE	75
II.	RECOMMENDATIONS FROM FEBRUARY 2002 REPORT	77
III.	WHO THE COMMITTEE HEARD FROM	79
IV.	BASES AND UNITS VISITED BY THE COMMITTEE	101
V.	CANADIAN MILITARY OPERATIONS OVERSEAS	105
VI.	PEACEKEEPING STATISTICS	109
VII.	CRITICAL SHORTFALLS	113
VIII.	EXHIBITS	117
IX.	STATISTICS	121
X.	MEDIA ACTIVITIES	123
XI.	BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE	125
XII.	BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT	139
XIII.	INDEX TO THE REPORT	145

Introduction

In February 2002, The Standing Senate Committee on National Security and Defence published a report citing severe deficiencies in Canada's military and security preparedness in the wake of 11 September 2002. The Committee stands by the recommendations of that report, including the need to bring the Canadian Forces up to 75,000 trained, effective personnel. This update to that report maintains that we have passed the point when Canada's armed forces can be restored to provide a reasonable level of national defence while continuing to fulfill the manifold missions assigned to it. The Committee is therefore putting forth recommendations that include at least one that might have been unthinkable in more normal times, but which we regard as compelling in the current context of potential world turmoil and Canada's vulnerable position within that context.

WORKING FROM THE BOTTOM UP

**This update is based on the
Committee's analysis of
developments since our first
report, plus a wide-ranging series
of interviews conducted at 15
military bases and installations
across Canada.**

**On our travels we encountered
first-hand the agony of committed
armed forces personnel
endeavouring to protect their
country and fulfill commitments
with levels of personnel, training
and resources that make
this mission
impossible.**

Money Isn't Everything, But . . .

The Canadian armed forces represent Canadians' primary defence against instability, terrorism, foreign domination, and many of the other blights that have made life intolerable in so many other lands. Immigrants have been attracted to Canada for as long as any of us can remember because Canada has provided a haven from both turmoil and poverty.

The Canadian armed forces are certainly not this country's sole defence against turmoil and poverty. But, when push comes to shove – in an increasingly volatile and uncertain world – a healthy military is far from the frill that it has largely been treated as by Canadian governments for some time. When peace and prosperity are two of the most precious treasures that Canadians share, it is foolhardy to leave them unguarded and uninsured.

Our government must not close its eyes to the fact that these treasures were vulnerable during World War II, were vulnerable during the Cold War, and have become increasingly vulnerable as asymmetrical global threats have bubbled to the surface in recent years. A country's defensive military capacity amounts largely to an insurance policy against the loss of national sovereignty and national interests that are too precious to take for granted.

The question whether the Government of Canada is investing sufficiently in the nation's insurance policy is

essential to what has to be the main question: whether Canadians are being provided with what reasonable risk analysts would deem to be an adequate amount of collective security for their lives, their assets, and their way of life. It is the position of this Committee that *they are not*.

It is also the position of this Committee that *Canadians can move from an unacceptable level of security to a reasonable level of security at a relatively marginal cost*.

When Frugal Isn't Smart

In spending on military equipment and personnel – as in most areas of life – there are bargains out there. But the general rule remains that buyers get what they pay for. Although Canada is not a poor country, it has gained international notoriety for trying to defend itself – and what it stands for – on the cheap. Consider these facts:

- Canada spends approximately \$395 per capita on defence.¹
- The United Kingdom spends approximately \$1,425 per capita on defence.²

¹ The DND website gives the DND budget for 2001/02 with final supplements as \$12.313 billion. DND main estimates for 2002/03 reduce the DND budget to \$11.834.

² High Commission of United Kingdom, Ottawa; based on population of 60 million, using conversion rate for 23 Sept, 2002.

- The United States spends approximately \$2,000 per capita on defence.³
- Although Canada, in the current context of international terrorism, is clearly much more of a military target than most of the world's smaller countries, it ranks 153rd in defence spending out of 192 countries based on percentage of GDP.⁴
- Canada ranked 13th out of 18 NATO nations in per capita defence spending – ahead of Poland, Hungary, the Czech Republic, Turkey and Spain.⁵
- At approximately 31 million people, Canada has the world's 34th largest population. It has the 56th-largest regular military forces; the 77th largest military reserves.⁶
- As of August 31, 2002, Canada ranked 34th in the world in its contribution to world peacekeeping missions, supplying less than 1 per cent of international peacekeepers in action.⁷

³ Embassy of the United States, Ottawa, 2003 Defence Appropriation \$US 378.6 billion; population of 288,123 000 using conversion rate for 23 Ept 2002.

⁴ Canadian Institute of Strategic Studies, **Strategic Profile: Canada, 2001**.

⁵ **NATO Review, Spring 2001**, Table, "Defence Spending per Capita".

⁶ Canadian Institute of Strategic Studies, **Strategic Profile: Canada, 2001**.

⁷ **United Nations Peacekeeping: Peacekeeping Operations**, "August 2002, Summary of Countries". <http://www.un.org/Depts/dpko/Contributors/Aug2002Countrysummary.pfd>

Backwater Spending

Any way you cut it, Canada's level of military spending would be more appropriate to a nation hidden away from the fray of global finance, global politics, and global influence. But Canada is too big a country – and too important a country – to hide itself away.

Not only is Canada a player on the world scene, it is a large and vulnerable target. Internationally, it is closely identified with its closest neighbour, the last great superpower. The United States is unquestionably at the bull's eye of the terrorists' target, the focus of a global network that is both committed and fanatical. Canada's affiliation with, and proximity to, the United States locates us on the second inner ring of the target – a hair's breadth away.

Turning Our Back On the World

Beyond its clear commitment to defending its own territory, Canada has a commitment to sharing in the defence of a continent, and the defence of its allies – like-minded nations also targeted by a movement that will find vulnerabilities elsewhere if it cannot find enough of them on American soil. It also has a commitment to assisting in the creation a less turbulent world, where vengeance is less likely to lead to violence.

As John Manley, currently Canada's finance minister but recently Canada's minister of foreign affairs, said on Oct. 4, 2001, Canada faces a *"glaring inadequacy"* in its defence, intelligence-gathering and foreign aid capabilities that is compromising the country's ability to live up to its commitments and its international reputation: *"You can't just sit at the G8 table and then, when the bill comes, go to the washroom,"* Mr. Manley said, referring to Canada's membership in the global club of seven rich countries plus Russia. *"If you want to play a role in the world, even as a small member of the G8, there's a cost to doing that."*

The Government of Canada currently seems unwilling to pay that cost. When Canada was asked to place a battalion of soldiers into Afghanistan, it could only offer up 800 soldiers. It could not transport them there or back, and it could not respond to the request to replace the soldiers when their tour of duty was over. This incident constituted more than a national embarrassment. This incident was indicative of this country's inability to play a reasonable role in defending itself.

Are WE the Isolationists?

Thoughtful citizens everywhere support the idea that responsible nations should work in harmony to improve international stability and well-being. Many citizens – including Canadians – have found cause to worry over the years that U.S. leaders might back away from this team responsibility, bending to the strong strain of isolationism that has always run through American political thought.

It would be more useful if thoughtful Canadians started directing their anxiety at the strong strain of isolationism that has been running through Canadian political practice in recent years.

Canada moved to a position of prominence on the world stage at the beginning of the Second World War. Now Canada is on the brink of walking away from its role in the main cast into a secondary role in the chorus. With levels of spending on foreign aid and military preparedness that fall short of past targets and current commitments, Canada is fading into irrelevance at the level at which international problems are solved.

For \$130 Extra...

The Committee's February 2002 report recommended an immediate increase of \$4 billion to bring the Department of National Defence's baseline from \$11.8 billion to \$15.8 billion, with increases in future years that are realistic, purpose-driven and adjusted for inflation.

The Committee's recommendation works out to \$130 per Canadian.⁸

This \$ 4 billion figure is in line with the recommendations of several other institutions and committees that have studied this issue, including:

A Nation at Risk – Conference of Defence Associations, (October 2002)

The People's Defence Review, the Council for Canadian Security in the 21st Century (September, 2002)

Facing Our Responsibilities: The State of Readiness of the Canadian Forces, Report of the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs (May, 2002)

Caught in the Middle: an Assessment of the Operational Readiness of the Canadian Forces, Conference of Defence Associations, (October 2001)

Report of the Auditor General of Canada 2001, Chapter 10, "National Defence- In Service Equipment."

⁸ Based on an increase of \$4 billion and a population of 31 million.

The Committee's Rationale

Some of these reports, perhaps hoping to make their proposals more palatable to those who control the purse strings, have proposed that this kind of increase be introduced over a number of years. At the time, the Committee explained that **our experience is that a variety of government exigencies can intervene to constrain or reverse multi-year commitments.** Thus our recommendation for an immediate increase of \$4 billion to the baseline DND budget with future annual increases that are realistic, purpose-driven, and adjusted for inflation.

With Canada's progressive fiscal system, of course, the poor would pay much less than \$130 apiece. The rich would pay more. Both rich and poor – and everyone in between – would benefit out of all proportion to cost.

Their contribution would go to a more stable, less-threatened country, in a more stable, less-threatened world. In the Committee's mind, most thoughtful Canadians would find this an even more attractive bargain than a new dress, a night at an NHL game, or most of other extras that so many people find the money for in a free and prosperous society.

This thinking is behind the two recommendations we are putting forward in this Update. The first is a reiteration of our earlier conclusions. The second is a result of a deterioration in the capacity of Canada's armed forces that demands the government's full and immediate attention if our broken Forces are to be repaired.

Recommendations – Part I

Cash Injection as a Starting Point

1

The Committee reiterates that the four billion dollar increase in defence spending recommended in our earlier report is the MINIMUM required, and that the full increase is required IMMEDIATELY.

This would amount to an increase in spending of approximately \$130 per Canadian, bringing our per-capita defence spending to about \$525 a person. That is only one quarter of what the average American spends on defence, and just over a third of what Britons spend – and the latter, like Canadians, fund a national health care system.

But the Committee is not asking Canadians to spend what Americans or Britons spend.

Nor is it asking that Canadians move up among the top ranks of defence spenders in the world. That extra \$130 would only bump us one notch up the NATO ladder, ahead of Portugal, to 12th place out of 18 countries.

If the Committee were asking for a \$200-per capita increase in defence spending, that would move us up another notch, ahead of Italy as well as Portugal, into 11th place on the NATO list. The Committee is not asking that Canada rise to this heady level.

If the Committee were asking for a \$400-per capita increase in defence spending, that would move us up to 7th place on the list.

But the Committee is not asking for any of these things. Rather:

The Committee is asking that the Government of Canada apportion an extra \$130 per Canadian to military spending to bring our main international insurance policy – our armed forces – to a level at which personnel would not be constantly stretched to the breaking point, often without the proper training or equipment to assure either their safety or success.

Recommendations – Part II

Strategic Retreat:

Rope-a-Dope Revival

The word “retreat” has a negative ring to it in just about any context, including the military. However, the phrase “strategic retreat” has a positive military connotation when it is applied to situations in which forces pull back tactically to obtain an advantage that eventually leads to strategic success.

Think of the famous boxer Muhammed Ali, and his historic success in the ring. He had an expression for one of his most successful techniques – “Rope-a Dope” – which involved backing deftly into the ropes in order to dodge punches and restore his energy so he could swirl back to win. It is not unlike what the Committee is recommending for the Canadian armed forces.

The Committee’s continued investigation into the manifest shortfall of personnel, training and equipment which pervades the Canadian armed forces has convinced us that time has run out on Canada in terms of solving its military problems with cash alone.

The Committee believes that it is now impossible to simply inject fresh funding and resources in a way that will quickly create a defence force capable of performing the tasks that the Canadian armed forces can be expected to be assigned over the next few years – certainly under the operational burden that has prevailed in recent years.

In a nutshell, even if the Government of Canada does the right thing and comes through immediately with \$4 billion in extra funding, the gesture will almost certainly prove inadequate to the multiple undertakings at hand. The military now needs time almost as much as it needs money to revitalize itself for its obligations early in the 21st century. It needs a respite from its manifold overseas responsibilities, giving it time to recruit, time to train, time to re-equip itself, time to rethink its optimal role in the modern theatre of warfare. *The following recommendation may sound Draconian to some, but the Committee believes that unless the Canadian Forces pull back from their current overseas assignments, the restructuring, rearming and revitalizing that is so desperately needed can not and will not take place:*

2

The Committee recommends that all Canadian military forces be withdrawn from overseas duty as soon as current tours expire. This could take up to six months.

The Committee recommends that no forces be deployed overseas for a minimum of 24 months thereafter. This amounts to a 30 month moratorium on deployments.⁹

⁹The Committee recommends that recurring commitments such as the following be treated as exceptions to the pause in overseas tasking: military attaches, military staff at NATO and SACLANT Headquarters, NORAD-assigned Military Staff (including recently announced Land and Sea planning staffs) and the NATO AWACS units at Geilenkirchen, Germany.

A New Commitment to Our Allies; A New Commitment to the World

Tours of duty normally last for six months, so within six months of the Government of Canada initiating this recommendation, all Canadian troops would be back on North American soil and engaged in restoring capacity to an effective level.

The Committee is fully aware that critics of such a move are bound to charge that Canada would be abrogating its obligations to its allies, but the opposite is true. We must turn Canadian gestures toward working in concert with our allies into genuine Canadian performances.

Canada's international image is already in disrepair. Our recommended pullback is unlikely to worsen that situation – in fact, it will likely gain us credence for realistically addressing a serious problem. In the end, the capacity of the Department of Foreign Affairs and International Trade to advance Canada's interests will be enhanced, not weakened.

The pullback will affect our short term working relationships with NATO, UN and allies. However, the Committee is convinced that Canada's contribution to these relationships has become so marginal that it is time to take drastic action to replenish our capacity to play a useful role. Canada will be able to regain its rightful position as a significant contributor to world stability.

The fact that Canada's depleted forces have managed some stellar international performances over the past decade is more a tribute to their spirit and resilience than to the support they have been given. Spirit cannot fuel Canada's military on its own. Both our troops and our allies deserve renewed capacity, and the sooner Canada gets on with reinvigorating its military, the better.

Canada currently contributes one coalition mission to the fight on terrorism, two NATO missions, and eight U.N. missions.

Operation Apollo, Canada's commitment to the war on terrorism has 1068 assigned personnel. Canada has 1579 troops assigned to Operation Palladin to help stabilize Bosnia Herzegovina. Canada has one officer assigned to the NATO operation to collect weapons from rebel factions in Macedonia. Of the eight U.N. missions, the largest is a commitment of 193 personnel in the Golan Heights. For a full description of Canadian overseas missions, see Appendix 5.

Money and Time

The Committee has heard hundreds of hours of testimony from senior defence personnel in Ottawa and from enlisted personnel from all levels at 15 Canadian Forces bases and installations across the country. The testimony that we have heard, in conjunction with the analysis of the international military situation that we have done, compels the Committee to state flatly that *Canadian Forces are understrength, overworked, underfunded, and in precarious health.*

The zeal of the Canadian armed forces is not in question. Both our military leaders and their troops continue to demonstrate a “can do” attitude and continue to come up with “innovative methods” of executing their missions. But a jerry-rigged armed forces cannot keep rising to dangerous occasions. Too much is being asked of too few personnel with too few resources.

Built-in safety mechanisms – proper leave time, reasonable rotations, regular training – have fallen by the wayside. These are safeguards designed to preserve the marriages, health, sanity, and the professional performance of Canadian troops.

The erosion of these mechanisms has led to unusual losses of trained personnel in recent years. For instance, the Air Force 2001 business plan stated that:

“The Air Force is at a crossroads in that it is quickly becoming people resource limited and no amount of equipment or funding resources will alleviate the situation in the short term. Personnel shortages critical to delivery of Air Force capabilities continue unabated. Lack of experience – notably in the tactical helicopter, tactical fighter, maritime helicopter and maritime patrol communities – is becoming acute.”

Of the 567 pilots with “contract obligations,” based on informal polling, about 50 per cent said they expected to leave the Canadian Forces once their period of restricted release came to an end in 2003¹⁰. Other Air Force trades are also below Preferred Manning Levels, some critically so. The most threatened of the support technician trades is Military Occupation 640 – Refrigeration & Mechanical Technicians, Electrical Distribution Technicians, Electrical Generating Systems Technicians, Plumbing and Heating Technicians, Water, Fuel and Environmental Technicians, Construction Technician and Construction Engineering Superintendents – where six of the seven trades are coded RED (in critical condition) because their occupational strength was substantially below preferred manning levels. The 2001 report assessed the understrength of the Military Occupation 226 – Aerospace Telecommunications & Information Systems Technicians – at more than 25 per cent and continuing to worsen. Shortages are similar in the navy, and even more pronounced in the army.

¹⁰ Air Force Business Plan for 2001

Our Military Leaders Have Public Responsibilities

Our military leaders, including senior DND bureaucrats, must be frank with parliamentary committees about what kind of performance Canada's armed forces can be expected to deliver on the assortment of tasks they are asked to perform with the resources available to them. The government, on its part, should encourage – *not discourage* – the offering of genuine professional opinions by Canada's military leaders when they appear before parliamentary committees.

The Committee is not suggesting that Canada's military leaders roam the country drumming up support for military spending on talk shows, editorial board meetings and through other media outlets. But parliamentary committees ask questions on behalf of the people of Canada, and play an advisory role in government decision-making. Governments can not make intelligent decisions without candid advice, nor can citizens properly weigh the merits and demerits of investing in competent military protection.

Parliamentary committees such as ours can deliver blunt messages to politicians and the public, but unless Canada's military leaders are more open about the state of the institution that is one of the primary instruments in maintaining Canadian security and prosperity, bad situations are unlikely to get better.

We were told repeatedly how depressing it is for Canada's enlisted personnel to have to listen when politicians drag out some "spin doctor in uniform" to defend the indefensible. There is a perception among the rank-and-file of Canada's armed forces that

some military leaders pull their punches with the public in deference to the wishes of politicians. Military power must clearly submit to political power in a democracy. No member of our Committee wants senior officers acting as public lobbyists for increased military spending. Having said that, timidity with the truth is not the kind of virtue our politicians should be encouraging among its senior military personnel when they are appearing before Parliamentary Committees.

The Committee was not always convinced that senior officers and bureaucrats appearing before it were being perfectly frank. Senior officers are telling the truth, for instance, when they say Canada can send a battalion somewhere if called upon, but they are not telling the whole truth if sending that battalion would continue the downward spiral in Canada's military capabilities.

The United States government is not reticent about telling its military leaders that they must obey their political leaders, yet U.S. military leaders are also expected to offer their most candid professional analysis to congressional committees. The Government of Canada should expect and encourage the same professional candor in this country. And if the government encourages senior officers to undermine the recommendations of committees such as ours simply because the government finds those recommendations unpalatable, democracy will not be served.

Canadians need brave military leaders on the legislative front as much as they need brave soldiers on the battlefield. Canadians also need politicians with enough objectivity to welcome thoughtful public analysis on key issues from senior military personnel.

It should be acknowledged that some senior officers have publicly voiced general concerns. Lieutenant-General Jeffrey, head of Canada's army, has complained about a lack of resources to sustain the army's wide array of tasking. Vice-Admiral Buck, head of Canada's navy, has attempted to muster support for the "urgency" of revitalizing the Canadian military. General Henault, Chief of Defence Staff, has stated that "the status quo is unsustainable." But these amount to small squeaks in the loud arena of public policy-making; what we could use from Canada's military leaders now is a thundering roar. Misguided loyalty appears to be muting the military's strongest voices.

Canadians Should Know What Our Troops Know

Every soldier knows that training for enhanced future performance is suffering because too many resources are being thrown into too many "missions du jour." Every soldier knows that Canada's armed forces – because of insufficient training, insufficient maintenance of equipment, and insufficient home time to build quality performance on good health and good personal lives – are not performing the way they could. But these people are not in a position to alert the Canadian public about these shortfalls. Their bosses are – or should be.

Let Them Do Their Jobs

The incidence of sick leave within the Canadian military has increased substantially in recent years because personnel are being overworked on tasks that are too big and too numerous to fit within the capacity of Canada's military forces. CBC News reported on Aug. 19, 2002, that the incidence of sick leave in Canada's armed forces had increased by 25 per cent between 1999 and 2001. Yet for all the complaints we heard from enlisted people about insufficient time to regroup and retrain, this was not the major frustration they voiced.

The main complaint we heard was simply that soldiers are not being allowed to soldier, sailors are not being allowed to sail and airmen are not being allowed to fly because of constraints in personnel, and technicians are not being allowed to complete their jobs because of lack of funding for maintenance and equipment.

Imagine training troops in rocket-launching with a rocket shortage that requires that only two of twenty trainees are given live rounds to fire, leaving the others to face the prospect of firing in combat with no hands-on experience. Virtual training is the wave of the future, but there will never be a substitute for hands-on experience.

Rejuvenation: The Process

It is the Committee's belief that a 30 month moratorium in overseas tasks only represents a starting point in putting the Canadian armed forces on the road to recovery. It is likely to take the better part of a decade to bring the military back to the shape it was in when the Berlin Wall fell in 1989. Atrophied capacity cannot be restored over a few months.

A pause would allow key personnel – many of whom would otherwise be serving overseas – to play a role in refocussing and rejuvenating Canadian Forces training programs. Current training capacity is far too depleted to make training a priority without repatriating overseas regulars for a predictable period.

Two years will not be enough to rehabilitate the navy and air force. However, over two years, a significant turnaround could be achieved in the army. Though the army's current deficiencies are even more pressing than those of the navy and air force, it takes less time to train army personnel than it does navy and air force personnel. With adequate planning and funding, the Committee feels that a two-year turnaround is at least within the realm of possibility for the army.

The current recruiting drive should be sustained – the current level of trained, effective personnel in the Canadian Forces is 52,000 – 8,000 short of current authorized levels. But recruiting without adequate training is worthless. The Committee encountered recruits forced to sit twiddling their thumbs because of the military's depleted capacity for training. And training certainly isn't the only commodity in short supply.

Some Very Basic Needs

- New career training courses for troops returning from overseas military operations – many of whom have been deprived of normal upgrading due to the pace of overseas assignments in recent years – must be introduced;
- Troops whose family life has been endangered because of the stressful tempo of repetitive overseas duty should be given a greater opportunity to “reintegrate” into their family;
- DND planning units must be bolstered to allow them to develop the kinds of innovative programs that are needed and to put these programs forward;
- More project managers must be hired to permit the proper purchasing and absorption of new capital equipment;
- An opportunity should finally be provided to conduct much-needed “regular scheduled maintenance” on all equipment;
- In non-emergency situations troops must be allowed to take their annual allotment of leave at times that are of use to their families and their personal lives rather than the rigid scheduling often imposed on them under current circumstances;

- Military planners must be given the opportunity to review existing commitments, operational plans, etc., and assess Canada's legitimate capacity to meet current and potential obligations;
- Senior military personnel must be taken out of their current "crisis management mode" and provided the time to assess capabilities and provide the government with candid and objective strategic advice on the future of the military.

None of the foregoing recommendations has the slightest chance of being implemented unless the central agencies of the Government of Canada – the Prime Minister's Office, the Privy Council Office, Treasury Board and the Department of Finance – join forces to expedite the rejuvenation of Canada's armed forces, instead of dragging their heels to resist it.

Navy, Air Force, Will Take Longer

Canada's navy is stretched to its limit, largely due to its recent operations related to the invasion of Afghanistan. Increasing the number of operative naval personnel will take much longer than two years. The 2-year hiatus will merely free up current personnel to assist in training recruits and sailors who have been denied training because of their onerous operational schedules.

Naval personnel often require more training than army personnel. For instance, it can take more than six years to train a naval engineer. Canada's air force is in a similar situation. The air force needs more technicians and more pilots. It takes two and half years to train a pilot to basic qualifications on her/his aircraft. Technicians take about 18 months to train, and even then they are only qualified to work under supervision.

The Bottom Line

Canadians are not interested in spending \$130 apiece just to restore the self-esteem of the Canadian military. But the Committee believes that they would be willing to see that kind of money spent to create an institution capable of building a more secure country in a more secure world. The following is a list of improvements that citizens can expect if we invest an additional \$4 billion in Canada's military budget and effect a two-year pause in overseas activities:

For an injection of \$1 billion into Operations and Maintenance, Canadians would get:

- **PROPERLY-TRAINED TROOPS:** increased individual and collective training for troops, so recruits don't sit idly waiting to become useful soldiers, so reserves improve their capabilities to the level of regulars, and so regulars retrain often enough to retain skills and add new skills required for modern warfare;
- **IMPROVED AIR SURVEILLANCE:** increased flying hours on all aircraft fleets to improve surveillance of Canada's lands and waters, maintain flying skills and increase training opportunities;

- **SHIPS THAT CAN GO TO SEA:** increased ship streaming days, and an end to ships tied up because of lack of funding and personnel;
- **MILITARY EQUIPMENT THAT FUNCTIONS:** refilling of “spare parts” bins to assure that equipment doesn’t sit idle because of lack of replacement parts to keep it operative and an end to cannibalizing some capital equipment to make other equipment function;
- **AN END TO MILITARY SLUMS:** improved and more regular maintenance of all capital equipment, offices and living quarters to reverse the amount of deterioration that has taken place during the past decade;
- **A ROLE IN PROTECTING THEIR CONTINENT:** a return to battalion-level training between Canadian forces and Canada’s allies (particularly U.S. forces) so that all command and operational facilities are capable of responding cooperatively to emergency threats, especially in the defence of North America.

For an injection of \$675 – \$800 million into acquiring and upgrading military personnel, Canadians would get:

- **ENOUGH TROOPS TO PLAY A PROPER INTERNATIONAL ROLE:** expansion of the number of personnel in the Canadian armed forces from the current 52,000 trained effective strength, to 75,000 trained effective strength to help put an end to the burnout and low re-

enlistment rate that has been caused by assigning too few people to do too many things at too crushing a pace;

- **SAVINGS IN MILITARY TURNOVER:** increased enlistment, retention and specialist bonuses to encourage attraction and retention of first-rate personnel;
- **FEWER SOLDIERS JUST SCRAPING BY:** selective pay raises for lower ranks to reduce unfairness, improve morale and upgrade family life;
- **FEWER BROKEN MILITARY FAMILIES:** a range of improvements in accommodation to mitigate the pressures placed on marriages by one of the most stressful occupations in existence;

For an injection of \$2-2.325 billion into capital programs, Canadians would get:

- **HELICOPTERS THAT OFFER OUR FRIGATES ADEQUATE PROTECTION:** an immediate startup to the Maritime Helicopter Project to ensure that the ancient Sea Kings, which spend much more time in maintenance than in the air, are replaced by 2005;
- **AN END TO INTERNATIONAL HITCH-HIKING:** immediate procurement of a strategic lift capability, both in the air and on the sea, to ensure that Canadian troops can get where they need to go in emergency situations, without having to rent, borrow or beg lift capacity from non-Canadian sources;

- **AN IMPROVED NATIONAL INTELLIGENCE-GATHERING CAPACITY:** acceleration of the Canadian Forces intelligence, surveillance and reconnaissance project to improve ability to gather and analyze intelligence – perhaps the most crucial military mission to countering asymmetrical threats in modern warfare;
- **SHARED SURVEILLANCE OF WHAT THREATENS NORTH AMERICA:** acceleration of the Joint Space Project as one way of assuring that Canada makes a meaningful contribution in the defence of North America;
- **PROPER COASTAL DEFENCE:** improved coordination of Canadian and U.S. forces in defence of North America's long and vulnerable coastlines;
- **UNIFORMS THAT FIT THE BATTLEFIELD:** improvements in military clothing for all personnel so that troops are appropriately outfitted for all situations, particularly difficult combat situations, and particularly with regard to female combat clothing;
- **PROTECTION AGAINST FRIENDLY FIRE** – Effective recognition equipment to reduce the likelihood of casualties from friendly fire.

What the Troops Told Us

The Committee systematically visited most of Canada's military bases and installations for two reasons:

- The visits educate Committee members about the issues facing the Canadian Forces; and
- The visits allow us to compare testimony from senior officers and officials in Ottawa with the views and opinions of officers, non-commissioned members and all others in the field who must actually deliver the goods.

Outside Ottawa the Committee has listened to a wide range of regular and reserve commanders as well as other senior officers. The Committee also makes a point of conducting informal sessions with junior officers, non-commissioned members and enlisted men and women. The Committee also included both a recently retired general grade officer and a recently retired senior non-commissioned officer on its staff, going to great length to ensure that it was hearing the perspectives of both senior officers and enlisted personnel. The Committee is indebted to the units visited for their hospitality and to their personnel for their insights. We listened to some very committed people. And we listened to some very disillusioned people. We have attempted to pass on their messages in the following summaries of what took place at the bases and installations we visited.

Fighting a War on Three Fronts

Three common themes related to inadequate funding emerged from the fact-finding visits:

- I. The Personnel Crisis:**
Too Few People, Too Little Training

- II. The Operational Crisis:**
*Insufficient Funding for Operations,
Maintenance, and Infrastructure*

- III. The Capital Equipment Crisis:**
Canada's Antique Road Show

I. The Personnel Crisis:

Too Few People, Too Little Training

Asked what his first priority would be if the Canadian armed forces were adequately funded, one young soldier gave us an extremely succinct reply:

“More of us”.

A decade of staff shrinkage has seen the Canadian Forces diminish from more than 80,000 personnel to approximately 52,400 effective.

Systematic understaffing has resulted in problems such as the following:

- Delayed repairs to essential equipment because there are not enough technicians;
- Ships tied up because they have no crews;
- Understrength infantry battalions;

- An excessively high tempo of operations leaving inadequate time between deployments, putting increased stress on individuals and their families, often leading to sick leave;
- Absence of any kind of training above the battalion level since 1993;
- Delays in getting potential recruits processed and into the Canadian Forces;
- Recruits left with very little to do while they wait for training opportunities to open up;
- Personnel waiting 7 to 12 months for basic qualification courses;
- The augmentation of training units from operational formations;
- Shortage of spare parts has reached such a situation where it affects technicians attitudes towards job satisfaction and their subsequent retention in the CF;
- The cannibalization of operational units in order to staff training units during peak training periods.

Lack of Training Capacity Big Part of Personnel Problem

The financial evisceration of the Canadian Forces in the 1990s had a disproportionate impact on our military's cadre of full-time instructors. With few recruits coming through the system, it was easy to argue that training personnel and material could be drastically reduced. So it was reduced, with predictable detrimental effects.

The Committee was told that reduced opportunities to practice and develop professional skills was the key to why some of the most skilled and useful members of the Canadian Forces have not been re-enlisting.

What We Heard About the Personnel Crisis at the Bases

Canadian Forces Base Esquimalt

The Navy, like the rest of the Canadian Forces, has implemented the Total Force concept, ostensibly demanding the same standards of leadership and professionalism from regulars and reservists alike. Reservists at Esquimalt told members of the Committee that lack of training prevented them from approaching regular force standards.

Rear Admiral Fraser's main role as Commander Maritime Forces Pacific (MARPAF) is to prepare ships and crew for war. When the Committee visited the Esquimalt base, ships had been operating under extremely high security in preparation for the next deployment. That involved screening about 700 officers and other ranks to ensure that their training, mental and physical condition – as well as family circumstances – met requirements for overseas deployment.

We probed the fact that not all ships had the proper complement of personnel. In response to questions we learned that the ranks of junior officers were particularly thin, with some technical trades noticeably short-staffed. To bring some ships to full strength, crew had to be removed from other ships in the fleet. As a result, two ships – a destroyer and a coastal defence vessel – were left tied up, too understaffed to put to sea. Since the Navy is short about 1,000 officers and other ranks, its personnel must spend more time at sea – 60% at sea and 40% on land – than other NATO navies, where the usual time split is 50-50.

Because most at-sea training capacity is now allocated to training regular force officers, reservists are being forced to scramble for the at-sea training time they need to upgrade performance levels.

Captain (N) Pile briefed the Committee on the role of the Reserves in manning the Maritime Coastal Defence Vessels, six on the west coast and six on the east coast. With the exception of two regular force technical experts, these vessels are staffed (including the Captain) with 38 reservists from across Canada, on contracts ranging from three months to three years.

We learned that the Naval Reserve on the west coast faces the same staff shortage as the Navy, which meant that only five of six vessels could be crewed. The tempo of operations had become the major source of complaint at Esquimalt, eclipsing pay and allowances. The frantic pace, we were told, was having an impact on morale, stress (individual and family), physical health and group cohesiveness.

17 Wing Winnipeg

The Committee was told by both troops and officers that the tempo of operations and a shortage of critical personnel were the major challenges facing 1 Canadian Air Division.

Operations and staff shortages had set up a vicious circle. The use of line personnel to augment training capacity had diminished operational capacity, in turn creating a need for more trained people.

The Committee learned that cutbacks in funding have reduced every kind of training – individual, group, national and international. As a result, the general level of readiness has

declined, with only a small number of pilots at the highest level of readiness.

The retention of existing specialists was deemed to be a more critical problem than recruiting. *It is clearly cheaper to retain expertise than to train new expertise.* Many specialists have been leaving because of poor working conditions as well as inadequate training and equipment. We were told that retention bonuses, if approved, should help to retain more technicians.

Chief Warrant Officer Dietrich briefed the Committee on initiatives to enhance the quality of life of Air Division personnel. He said that lack of training time had been pinpointed as a major source of stress within the Division. The airman had been forced to become “a jack of all trades, master of none” – an unprofessional situation that undermined pride, confidence and competence.

CFB Halifax

Captain (N) Burke, Acting Commanding Officer, Maritime Forces Atlantic, briefed the Committee on the challenges facing the command:

- Budgets 26% smaller than five years ago;
- Reduced equipment and fewer personnel, leading to tension over tempo of operations and quality of life;
- Maintenance of fleet negatively impacted by shortage of technicians – at the moment a shortage of technicians is considered even more critical than the overall money shortage;

We were told that the command was only capable of staffing two of the three ships being prepared for deployment at the time of our briefing. Finding staff for the third ship, the Iroquois, to meet the rotation planned for January 2003 would require asking many crew members to deploy again just eight months after their previous deployment.

It was normal for a regular sailor to be at sea an average of 100 days a year, but the coastal patrol boat crews were staffed by reservists on contract, who were spending 120-150 days a year at sea, with inevitable effects on family life. Unlike the west coast Reservists' problem with lack of at-sea training, east coast Reservists complained of onerous tours of duty at sea.

Cape Scott

Captain (N) Payne, Commanding Officer Fleet Maintenance Facility, Cape Scott, briefed the Committee on the importance of the facility, which was facing a labour shortage because the training program had been eliminated as part of the 1990s cutbacks. The work force was aging and an apprentice program was needed to train and give experience to the next generation of personnel.

Without the reintroduction of an apprentice program, the facility will soon reach the point where it will be unable to meet the needs of the Atlantic fleet.

12 Wing Shearwater

The most difficult issue facing Shearwater, the Committee was told repeatedly, was the tempo of operations – especially overseas deployments, which were squeezing the time available for personal

training and family tremendously. In support of the Apollo war against terrorism, 12 Wing Shearwater had deployed 120 personnel abroad for 6 months to crew and maintain helicopter air detachments on board the deployed ships. This constituted a tempo that could only be sustained by reducing training and family time.

- The Wing is already short Sea King pilots. Of the 37 available pilots , 24 were deployed outside the country. When they returned they were supposed to get time to renew their family ties and time to renew tactical skills they had not used on deployment. But, at this base, like so many others, personnel were being subjected to stresses beyond those normally associated with their tough and dangerous profession.
- Some pilots and maintenance personnel were forced to “jetty hop” – move immediately to another assignment – upon their return.

Colonel Hincke, Commanding Officer of 12 Wing Shearwater, told us that deferred recruiting had led to a severe shortage of specialized personnel, a shortage that would persist until new recruits could be trained and had acquired experience. The venerable Sea King helicopters require high maintenance and a shortage of maintenance crew leads to fewer hours in the air for the helicopters – the serviceability rate of the Sea King has averaged about 55 per cent on any given day. Even given the fact that new helicopters require some maintenance time, it is not a huge exaggeration to say that it takes the better part of two Sea Kings to perform the duties that one helicopter should.

CFB Gagetown

The enlisted personnel who we talked to at lunch were clearly demoralized by the dearth of suitable facilities for families – including substandard barracks, a lack of medical specialists, little assistance for school children with special needs, etc. The lack of French-speaking medical support in the city was so serious that many personnel refused postings to the base. Space is a real problem, with personnel doubled and tripled up in inadequate barracks during summer training periods as just one example.

Brigadier General Mitchell, Commander Land Forces Atlantic, and Colonel MacLeod, Commander 3 Area Support Group, briefed the Committee. They acknowledged that they face a number of “challenges” that sounded more like crises.

Since their training capacity has been cut, they must augment training staff with instructors taken from operational units across Canada, robbing these units of key staff and denying training staff family time plus time to pursue their own professional upgrading.

The Committee heard evidence that the Army lacks the personnel to both sustain the high tempo of operations and modernize itself. It was briefed by Colonel Ward, Commander of the Combat Training Centre, and by the Commandants of the infantry, artillery and armoured schools. The round table discussion that ensued was particularly candid. The blunt collective opinion expressed by officers and instructors is that they face an unsustainable, and therefore untenable, situation.

The schools are short at least 300 permanent instructors, forcing augmentation from operational units. The demand for courses was increasing relentlessly. While permanent staff had been reduced by 25 per cent, the number of students taking courses at the schools

had increased from 1,429 to 2,342 at the time of our visit, increasing the number of training days from 50,000 to 100,000. Dealing with this increase in demand had forced the training schools to increase their requested augmentation from operational units of the Regular and Reserve forces from 350 to 2,000.

In the opinion of our briefers, the situation can only get worse before it gets better – newly recruited officers will require immediate training, and once the other ranks recruited finish their basic training, they will need occupational and specialized training.

403 Wolf Squadron trains pilots to fly CH 146 Griffon helicopters used to support the Army. Lieutenant Colonel Black, its Commanding Officer, outlined a list of personnel “challenges” – the main one being personnel shortages forcing the unit to rely on the Reserves for staff and a shortage of computer technicians that forced aircraft technicians to do their work.

CFB Kingston

What is it like to be a PAT (Personnel Awaiting Training)?

Committee members lunched with a group of students and PATs. Most of them told us that they had joined the military to begin exciting and worthwhile careers. Instead they had been forced to languish between seven and twelve months before trade qualification training courses became available, which they pointed out was not only a waste of resources but also a dampener on morale. While some training had been extemporized for them, most of their time was wasted. When the Committee visited, about 30 PATs were watching TV; others were working in the tuck shop, etc. At Kingston, as elsewhere, the numbers of PATs were increasing rapidly – from about a platoon (30) to a company (174). While some PATs had no objections to being paid to watch TV,

others were disgusted and demoralized, telling us that they saw no point in re-enlisting at the end of their current three year contract.

Lieutenant-Colonel Tarrant, Deputy Director of Army Training, briefed the Committee on the resources devoted to training, the costs of training non-commissioned ranks and officers, and some of the challenges that the training establishment faced. After the briefing he and Brigadier-General Nordick, Deputy Commander Land Forces Doctrine and Training System, answered questions.

To maintain their skills and operational experience, instructors are only posted for three years before they return to their units. Most instructors are full-time, but their numbers must be supplemented from regular units in the summer due to staff shortages.

BGen. Nordick said the shortage of training staff for both officers and enlisted personnel is the most serious problem the training units face, and that, in turn, has serious implications for the field forces. He pointed out that the additional 177 officers and non-commissioned members needed for training is the equivalent of the staff of three battalions. It would take almost five years for the success of the current recruiting drive to produce enough trained and experienced soldiers to meet the training needs of the army.

Since the Canadian forces can only pay Reserve soldiers for the equivalent of 35 days a year, their training opportunities are much more limited than those available to regulars who work a 250-day year. The shortage of training time for reservists is being exacerbated by the technological revolution. There is so much to learn that reservists are only given the most essential parts of courses. If they later join the Regulars, they have to be retrained with full courses. The planned increase in the strength of the Reserves from 15,000 to 18,000 had not been funded at the time of the Committee's visit.

CFB Borden

At the Canadian Forces Recruiting Group Headquarters, the Committee was told that the success of the current recruiting drive has stretched limited resources beyond their capacity to respond.

The Committee noted the irony here. The Forces need more personnel, and have been successful at recruiting more people, but the lack of training capacity has become a bottleneck. Both the capacity to train new recruits and the capacity to give introductory courses in the hundred different trades the Forces need has been truncated by years of cutbacks.

At an informal lunch with junior non-commissioned members, we were told that the maintenance of the tempo of operations at the current level would undoubtedly dissuade many of them from re-enlisting. Not only were instructors being disillusioned by this situation, they deplored the message it was sending to new recruits.

Major Orr told the Committee that the Recruiting Group Structure had 950 personnel, 31 per cent of whom are reservists. 553 work in 33 recruiting centres and detachments across the country. There are 307 involved in training about 5,000 recruits each year at St-Jean, Quebec, and about 90 are attached to headquarters, CFB Borden. The 10,000 planned recruitment intake had already been exceeded by 1,000 at the end of March. Recruiting of Reservists had reached 150% of planned intake. As a result, the paid strength of the Canadian Forces was already more than 61,000 and was expected to rise to 63,000 by 31 March 2003. The trained effective strength, however, is around 52,000.

Lt.Col. Lilienthal briefed the Committee on the work of the Canadian Forces Support Training Group that is responsible for delivering a wide range of specialized courses both at CFB Borden

and at other locations. On base there are schools of Administration and Logistics, Electrical and Mechanical Engineering, Dental Services, Nuclear, Chemical and Biological Warfare as well as the Fire Academy and the Military Police Academy, a Training Development Centre and a Chaplain School. Schools of Military Engineering, Military Intelligence, Communications and Electronics, and Languages are located elsewhere.

8 Wing Trenton

At 8 Wing, we were briefed by Major Henderson, who told the Committee that 8 Wing provides flexible airlift forces, search and rescue and deployable support for Canadian Forces. She said that the training of pilots is at high risk of being cancelled – even though they require a minimum number of hours to maintain their qualifications, and more to develop them – because of the heavy tempo of operations has created a shortage of aircraft. Because of this shortage of aircraft, only one aircraft can be allocated to training instead of the two that are required.

In a round table discussion, it was pointed out that about 54% of the aircraft technicians would become eligible for retirement within the next five years. It is essential to hold onto as many technicians as possible so shortages do not become even more acute. Even after courses are finished, it still takes about 2-3 years of on-job training to fully train a technician. There was some consensus that the amalgamation of the air force trades had been poorly planned – it was proving very difficult to master the full contents of the new trades.

We were told by technicians that a lack of spare parts and equipment required to do their jobs is a major disincentive to re-enlisting.

The Canadian Forces Parachute Centre

The Canadian Forces Parachute Centre is at risk of being eliminated as a cost cutting measure. The officers and enlisted personnel we talked to, both at the school and at operational army units, emphasized that parachute capability is an essential element of any modern army, both for operational and morale purposes.

CFB Petawawa

At 2 Canadian Mechanized Brigade Group, a round table discussion with a group of senior officers exposed the Brigade as woefully understaffed to meet its day-to-day operational tasks. For example, with about 575 personnel, the 1st Battalion of the Royal Canadian Regiment is ostensibly at 80% strength; in reality, most days it could only parade 300-400, about half its established strength. The others have been lost to postings and sick leave. The sick can account for up to 10% of Battalion personnel, in part because there is a reluctance to remove them from active roster when there is any hope of a return to duty.

The manpower shortage leads to double tasking – assigning the same forces to cover more than one operation. Or – in the case of the operational plan to provide assistance in the event of a major earthquake in the Lower Mainland of British Columbia (COP AGILE) – it has wasted resources on planning that doesn't lead to deployment because of lack of personnel. Since the Brigade must prepare one Battalion of infantry for deployment, that battalion must be given priority on personnel, equipment and training funds. This has a serious impact on both Battalions because one operates short-handed, while the other operates with unfamiliar personnel.

If the officers had more money at their disposal, they told us that one of the first things they would do would be to build up the Brigade units to their full establishment, factoring in a margin of overstrength to allow for those on extended sick leave. The additional manpower would reduce the stress of the tempo of operations. Too frequently soldiers were forced from a course to a posting and then to summer training without any significant breaks.

They would also spend much more on field exercises and on ammunition for live fire training, both of which had been severely restricted as an economy measure. Base Petawawa itself is too small to allow infantry, tanks and artillery to manoeuvre together in realistic exercises.

The officers argued that re-enlistments will increase if more is done to challenge soldiers who have the most initiative. Their ideas for new training included development of a school of reconnaissance skills and creation of special units that – like the disbanded Airborne Regiment – would offer more challenge than the ordinary infantry unit while being less demanding than the JTF2. To encourage interoperability among the western allies, platoons could be exchanged with countries like the United States, and the U.K.

19 Wing Comox

At Patricia Bay Detachment, we were briefed by 407 Squadron personnel who operate Aurora Maritime Patrol Aircraft from 19 Wing Comox, B.C. During the question period following the outline of the Squadron's duties, the Committee was told that because of budgetary restrictions, the pilots of the Auroras fly only 400 hours a year, only marginally above the minimum number of hours necessary to maintain skills. On 443 Squadron in Pat Bay,

the shortage of airworthy helicopters had limited their pilots to 300 hours flying at sea and 150 hours on shore.

The Black Watch

While there was no formal briefing session with the officers and-non commissioned officers of the Black Watch (Militia), members of the Committee discussed a number of issues in informal discussions.

Problems recruiting new officers and men were the most common personnel complaints raised by both officers and senior non-commissioned officers. Recruiting is organized and controlled on the Brigade level.

The Black Watch Regiment itself has a great deal of historical and military appeal, but red tape strangles its ability to recruit on its own – to place ads in local newspapers, to visit local high schools, colleges and universities and to participate in student job fairs. Its individual recruiting is pretty much limited to personal contact – recruiting the friends of current members – and to “curb appeal” – putting sandwich board advertisements on the street outside the armoury.

Potential recruits frequently lose their interest in joining the Regiment because of the long time it takes to complete the recruitment process and to start training. The delay in taking on potential officers is particularly long and irksome. Almost all officer candidates are college or university students who need a quick decision about their employment and an early pay check.

Pre-service in a militia unit should be a normal route, perhaps even the preferred route, into the Regular force. Instead, it takes so long to arrange a transfer from a militia unit to the Regular force that

some personnel either quit the militia or fail to mention their militia service when applying to join the Regular Force. This is a waste of time and of training resources.

The Black Watch and the other local militia units are increasingly short of instructors, and consequently cannot quickly increase their numbers. The capacity to offer training at the local level is also adversely affected when large numbers of the best trained and most experienced master corporals – the core of the militia training system – are deployed overseas or posted to training schools.

II. The Operational Crisis:

Insufficient Funding for Operations, Maintenance and Infrastructure

The Operations and Maintenance budget of the Canadian Forces is manifestly inadequate. Flying hours, at sea days, inventory of spare parts, live firing exercises etc. have all been pared to the bone to save money. The impact of this lack of adequate Operations and Maintenance funds quickly became evident at nearly every base and unit visited. On a number of occasions during its fact-finding visits, the Committee was told that the infrastructure of military bases (and the bases of the Army in particular) was inadequate, either because of dilapidated facilities or non-existent facilities. Lack of funds to re-habilitate, maintain and to build infrastructure at military bases is another fallout from the lack of funds budgeted for operations and maintenance. While not restricted to Army bases, the issue of infrastructure was raised much more insistently at Army bases than at Navy or Air Force bases.

The Committee heard testimony on lack of funds for operations and maintenance at the following bases in particular:

CFB Esquimalt

At the Headquarters of Maritime Forces Pacific (MARPAF), the Committee was given a number of examples of the impact of the reduced budgets. For example, the surveillance role of MARPAF has been reduced because its most effective tools, the Aurora aircraft overflights, have been cut back to 2-3 patrols a week. The units of other NATO countries average 125 days at sea, but Canada's navy on average only budgets enough fuel for 60 sea days a year. Inadequate budgets and lack of personnel mean that only 60% of the fleet can be kept at the highest level of readiness. 443 Squadron has only six Sea King helicopters to support Maritime Forces Pacific. Of these, one is unavailable. At Maritime Forces Pacific (MARPAF) officers and men complained that newcomers found family housing very expensive, both on and off base.

17 Wing Winnipeg

At 1 Canadian Air Division, Canadian Region NORAD Headquarters, cutbacks in funding have reduced every kind of training – individual, group, national and international. As a result, the general level of readiness has declined, with only a small number of pilots at the highest level of readiness (i.e. combat ready in both air-to-ground and air-to-air roles).

Training for a number of types of missions has been discontinued. CF-18 pilots no longer practice low-level flying as one way of complying with the reduction in annual flying hours to 180 from

210. In the early 1990s, the norm for CF18 pilots was 240 hours per year.

Similarly, flying hours for Aurora pilots have been reduced. Use of simulators, and the elimination of anti-submarine training, are the rationales given for the reduction in flying hours of the pilots and crew of Aurora patrol aircraft.

CFB Halifax

The Committee was told that the combination of reduced equipment and fewer personnel had led to tension about the tempo of operations and the quality of life at Maritime Forces Atlantic. At the time of our visit, however, a shortage of technicians was an even more visible grievance than the overall shortage of money. At an informal meeting with members of the Committee, service personnel complained about the length of time it took to get needed equipment.

The Committee also heard from both officers and enlisted personnel that the military housing in Halifax is substandard. The Permanent Married Quarters (PMQs) were built in the 1950s to the standards of the 1940s. As a result, about 70 per cent of the officers and enlisted personnel either owned or rented in Halifax. There was not much demand for the smaller military apartments because of local market conditions, and many were consequently unoccupied. In general the other ranks the Committee spoke to believed that the military units were not worth the rent charged – frequently more than the cost of buying a local house. There was agreement, however, that there was still the need to make larger 3 and 4 bedroom apartments available.

CFB Gagetown

Colonel MacLeod, Commander 3 Area Support Group, told the Committee that there was a shortage of single rooms, even in the winter, and 200 staff had to live two or three to a room. In the summer the situation was much worse and both staff and students had to live in tents. The base infrastructure was deteriorating and some buildings were actually dangerous. There was no money available to carry out the \$100 million of renovations base training areas needed.

Another serious problem was the shortage of spare parts and ammunition for new equipment. In particular, it was extremely difficult to provide "sustainment" logistical support of parts and ammunition for overseas deployments. Lack of spare parts and ammunition leads to lack of adequate training, which not only leads to substandard performance on the battlefield and in other emergencies, but also leads to qualified people giving up and leaving Canada's armed forces.

CFB Kingston

Major Hall, Deputy Commandant of the School of Communications and Electronics, told the Committee that the School trains CF personnel on how to set up, operate and maintain radio, telephone and computer communications in Canada and abroad.

The Committee learned that as a result of the halt in recruitment as the Forces downsized in the 1990s, the School lost one of its major buildings. Now, with the ramp up in recruiting and the requirement to increase training output, it is desperately short of space, dealt

with in the next section of the report. This lack of space has had a negative impact on the morale of staff and students alike.

Current capacity in the Performance-Oriented Electronics Training program is 180 positions. Although it is planned to increase the number of seats to 384, there is demand for 550-600 spaces.

It is difficult to overemphasize the debilitating effect of insufficient training capacity, and the Committee got an earful about what the effects have been. Reduced training meant no low-level technicians for a number of years, which means insufficient numbers of low-level technicians gaining the experience necessary to become supervisors. The average age of technicians rises, and when they become discouraged about lack of capacity to do their jobs and get out, there is no one to replace them. There is simply too much work for too few people.

Following the briefing the Committee visited classrooms and spoke with instructors and students before having lunch with some of the students. The loss of a building in the 1990s has forced the school to jam its parade square with about 20 temporary, portable structures. An additional 12 double trailers are on order and will be located at another site. A garage has been converted into classrooms, but it leaks and is referred to as the "swimming pool". Although potable, its water supply is an unsightly brown colour. Funds are so short that old, unused buildings cannot be torn down. Students share accommodation – four to a 16 by 16 foot room.

2 Electronic Warfare Squadron, Kingston

At a stand-up lunch with enlisted personnel of the Squadron, the members of the Committee learned a great deal about the ineffectiveness of forces equipment and the frustrations that ineffectiveness engenders.

The Intelligence Gathering System, for instance, has never worked to its promised capacity. The firm that originally supplied it went out of business, and never actually put the equipment into production. With no spare parts, a second unit is being cannibalized to keep three in operation. The electronics often malfunction after cross-country movement. Many of the system's coding and decoding functions have been obsolescent.

Many of the system's coding and decoding functions have become obsolete. Modern digital systems – the kind used by American troops – “frequency-hop” as an added measure of security. The soldiers pointed out, however, that even if they got modern equipment, the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission restricts the military to assigned bandwidths. Without frequency-hopping, it is more difficult to develop code-breaking skills, to make Canadian communications secure, and to coordinate operations with allies.

Personnel told members of the Committee that they could make the Intelligence Gathering System work if they were allowed to bypass the procurement system and buy off-the-shelf parts, some of which were readily available at the local Radio Shack. They also told us that off-the-shelf parts would also have the advantage of being relatively inexpensive and easily replaced.

CFB Borden

At Canadian Forces Recruiting Group Headquarters, members of the Committee had an informal lunch with junior non-commissioned members. While the latter would clearly appreciate higher levels of pay and /or signing bonuses on re-enlistment, their major complaints concerned the difficulty of getting on training courses, plus their lack of opportunity to do enough of the things they had joined the Forces to do – take part in live field exercises,

fire weapons, etc. This, in tandem with the unrealistic tempo of operations, was causing a good number to decide against re-enlisting when their time was up. The attitude toward bonuses was ambivalent – the feeling was that their appeal was primarily to those who intended to re-enlist anyway.

At 2 Canadian Mechanized Brigade Group the officers told the Committee that, if the Brigade had more money, improvements to the base infrastructure would be a priority. For example, the Battalions have been ordered not to keep their Light Armored Vehicles outdoors, but there are no funds available to build indoor storage. Nor is there a proper building to house the computers needed for training.

8 Wing Trenton

At 8 Wing the Committee learned that the fleet of Hercules transports is aging faster than the Senate. Most were acquired between 1964-1967. Planning must be based on the assumption that, at any given time, about one out of four will not be available because they need maintenance and repair. There are five different models with two different engines to service and repair. According to technicians, a lack of spare parts keeps planes on the ground unnecessarily. In their opinion, two days should be the maximum time it takes to get a spare part, but that is certainly not the case now.

At the informal lunch with Squadron staff, members of the Committee continued to explore the reasons why highly trained personnel were not re-enlisting. Responses: pilots cannot fly and airlift missions must be turned down because aircraft are not available. Mechanics and technicians have to wait for spare parts or do not have the equipment necessary to carry out maintenance quickly. Their frustration is compounded because they say the

parts or equipment they need frequently could be purchased locally.

CFB Petawawa

2 Canadian Mechanized Brigade Group officers told the Committee that if the brigade had a bigger budget, their priority would be field exercises and on ammunition for live fire training, both of which have been severely restricted. In their opinion, lack of resources (the capacity to fire live ammunition, missiles, etc.) and the feeling that personnel are not being as challenged in the Army as they had expected, are major reasons why many trained soldiers fail to sign up for a second 3-year term. The other ranks with whom the members of the Committee lunched raised many of the same issues. Many soldiers believe that they are no longer allowed to practice their profession to the limits of their ability – whether as infantry (lack of exercises, live ammunition,), armoured corps/artillery (obsolescent equipment, lack of opportunity to exercise, practice gunnery,.), or mechanics/technicians (lack of spare parts, insufficient training, .). Members of the artillery, armoured corps, and air defence expressed uncertainty about the future of their trades in the Canadian forces.

The Black Watch

The Black Watch, like the other militia units, is starved for equipment as well as operational and training funds. The very success of the current recruiting drive could make the situation worse because the proposed increase in the strength of the militia has not been funded, nor have funds been allocated for the equipment and stores necessary to train the new recruits.

The Black Watch was short of just about every kind of equipment and much of what they had was obsolescent, if not obsolete. Members of the Committee heard comments about the lack of modern personal kit for male and female recruits and about the lack of training equipment and training aids to make the theoretical part of recruit training and introductory trades training interesting.

The "hands on" or practical parts of courses cannot usually be given at the armoury. The soldiers and their instructors must go to a militia training base to get experience on small arms ranges, to practice section tactics, etc. A shortage of live ammunition compromises the value of the training.

III. The Capital Equipment Crisis:

Canada's Antique Road Show

It is no secret that the big difference between the U.S. military and the military forces of the rest of the world is the stratospheric leap the Americans have made in the sophistication of their equipment. A country the size of Canada cannot expect to keep up with the technological advances of the world's one remaining superpower, nor can it afford to allow a huge gap to develop between its own capital equipment and the advanced equipment of its allies. That gap exists, and it is growing not only with many of Canada's allies, but with its potential enemies as well. Canada cannot afford a state-of-the-art military, but it can afford a sophisticated and effective military with some state-of-the-art equipment.

Capital equipment deficiencies were brought to our attention at several bases:

CFB Esquimalt and CFB Halifax

At CFB Esquimalt and CFB Halifax the Committee concluded that at least two capital programs must go ahead without delay if Canada wants to continue deploying the Navy on foreign missions. The first is the Maritime Helicopter Project to replace the Sea King helicopters. The second is the Afloat Logistics Sealift to replace the Protecteur class replenishment ships.

SEA KINGS

Outside the patrol range of Aurora aircraft, the Sea King helicopter acts as the eyes and ears of the fleet. The Sea King is now

obsolescent and only an exceptional but time-consuming and expensive maintenance and repair program keeps it airworthy.

The Commanding Officer of 12 Wing CFB Shearwater assured the Committee in the strongest possible terms that the Sea King was and could be kept safe to fly. Nevertheless, the helicopter has become increasingly unreliable and spends half of its time out-of-service due to breakdown, repair and maintenance.

Without reliable helicopters, the Pacific and Atlantic fleets are increasingly at risk in zones of active operations. Unquestionably, the Maritime Helicopter Project is the most urgent capital equipment project. Almost nine years after cancellation of the order for EH 101 helicopters to replace the Sea Kings, the government has still failed to let the necessary contracts.

Ground crew in Shearwater told us that the continuing “starting and stopping” of the Maritime Helicopter Project was killing motivation in the unit. One day, crew would hear that the MHP would be operational by 2005, only to hear a day later that the project would be delayed for still another two years. These people take pride in the role they play, but they are clearly succumbing to frustration over the lack of a definite schedule for the MHP.

STRATEGIC LIFT

We were repeatedly reminded of the Navy's lack of “roll-on, roll-off” sealift capability to move heavy equipment and support deployed task groups.. The Navy only has two tired support ships – “oilers” – with limited capacity, making it extremely difficult to move troops and equipment in and out of emergency situations.” The Navy presented the government with a plan to develop a roll-on, roll-off capacity in 2001, but there has been no word as to whether the plan will be approved.

Canadian Air Division – Winnipeg

We were told that the Canadian Forces' airlift capacity is also in need of review to determine whether it is currently adequate and likely to be adequate into the future.

Units of the Regular Army have been withdrawn from coastal provinces and concentrated in CFB Edmonton (Alberta), CFB Petawawa (Ontario), and CFB Valcartier (Quebec). There is a new premium on moving Army units by air in the event of an emergency – particularly an emergency that substantially disrupts road and rail communications between inland bases and coastal communities.

A Disaster Assistance Response Team (DART) is based on the Joint Operations Group, CFB Kingston. Its equipment is stored at CFB Trenton and 2 Canadian Mechanized Brigade Group of CFB Petawawa is required to be ready within 12 hours to deploy a Company headquarters and four platoons – about 200 personnel – to a disaster site anywhere in Canada or the world.

The Committee was surprised to learn that it took about 26 flights of Hercules military cargo planes to move the DART equipment and personnel, an airlift requirement that could be met by about 4 flights of an Antonov class transport aircraft, which Canada is forced to rent when troop-moving emergencies arise. It was just as surprised to learn that only between one half and three-quarters of Canada's fleet of Hercules aircraft are serviceable on any given day. As a result, in the event of an emergency, days rather than hours would elapse before the DART could be fully operational on either coast.

CF18 UPGRADE

While Canada's military has committed funds to upgrade the CF18, the timeframe to complete the project has been spread out over several years. There is only enough money to upgrade 80 of the 119 CF18s in inventory.

AURORA

The Aurora upgrade program has been approved, but like the CF18 program, it will take several years to complete. Furthermore, there is not enough money to upgrade all of the Auroras.

8 Wing Trenton

The troops at Trenton told us that recent upgrades to Hercules aircraft have at least produced a "common cockpit configuration" of the various models that Canada uses. However, these early-model Hercules aircraft are fast becoming tired and antiquated. There was a feeling that forcing the Canadian military to rent strategic lift for use in moving troops and equipment diminished the country's military credibility.

It was recommended that there be a complete review of all transport capabilities to fit missions with appropriate aircraft. It was noted, for example, that using Hercules aircraft for search and rescue was extremely hard on the aircraft due to the type of flying required by SAR. A number of "purpose-designed" SAR aircraft with lower operating costs are available on the market. Purchasing them would reduce the overall operations and maintenance costs of the SAR operation. While everyone enjoyed flying the Airbuses purchased from Canadian Airlines, there was considerable dismay at the money wasted converting civilian aircraft costing less than

\$60 million apiece into military aircraft for something in the neighbourhood of \$200 million.

CFB Gagetown/CFB Petawawa

There was a general sense that while new Armoured Personnel Carriers (APCs) had been purchased, the number is woefully short of fulfilling needs, forcing the army to upgrade some of its M113s. Half-measures seemed to be the order of the day: for instance, new wheeled equipment was supposed to be housed under cover, but the project purchasing this equipment did not provide funds to build garages.

2 Electronic Warfare Squadron, CFB Kingston

Electronic Warfare troops told us that their equipment had never even made it past the experimental stage before the company that built it went bankrupt. So they were working with “electronic test models” that were not only difficult to get spare parts for, but that were incompatible with the equipment of Canada's allies.

The 1994 White Paper on Defence: *Promises Not Kept*

Our report would not be complete without pointing out that the state of disrepair in which the Canadian military finds itself today would not have evolved over the past decade if the Government of Canada had followed the recommendations of the 1994 White Paper on Defence. The Canadian Forces' personnel, equipment and capabilities fall far short of what was called for in the White Paper, which set forth an intelligent plan, certainly not an extravagant plan.

The White Paper, ostensibly a blueprint for government strategy, promised that Canada's armed forces

" . . . will remain prepared to deploy on UN operations, contingency forces of up to a maritime task group, a brigade group plus an infantry battalion group, a wing of fighter aircraft, and a squadron of tactical transport aircraft. Were these forces to be deployed simultaneously, this could conceivably involve as many as 10,000 personnel. Within this upper limit, Canada will increase its commitment of stand-by forces to the UN of two ships, one battle group, one infantry battalion group, one squadron of fighter aircraft, a flight of tactical transport aircraft, a communications element and a headquarters element. If deployed, simultaneously, this would represent a commitment of 4000 personnel."

That represented a commitment to the Canadian people that their defence forces would be capable of deploying and sustaining approximately 4,000 personnel deployed on UN missions overseas on a continuing basis. That never happened. Canada has never maintained 4,000 personnel overseas in the intervening years, because the personnel and resources were never developed to meet that commitment. Twice – in Bosnia and Afghanistan – Canada set out on ambitious field efforts, only to be forced to withdraw because of lack of capacity to sustain those efforts.

The White Paper stated that the Canadian forces “**will be able to deploy, or redeploy from other multilateral operations, a joint task force headquarters and, as single units or in combination, one or more of the following elements:**

- **a naval task group comprised of up to four combatants (destroyers, frigates or submarines) and a support ship with appropriate maritime air support** *[Afghanistan demonstrated that Canada cannot sustain this commitment for more than one rotation of troops].*
- **three separate battle groups, or a brigade group (comprised of three infantry battalions, an armored regiment, and an artillery regiment, with appropriate combat support and combat service support)** *[Canada has never been able to sustain this type of commitment. Bosnia and Afghanistan demonstrated clearly that Canada's military can hardly manage to support half of this commitment].*
- **a wing of fighter aircraft with appropriate support** *[The last time Canada sent an augmented squadron of aircraft (28) was during the Gulf War in 1990/91. Capacity subsequently dwindled to the point that the Canadian military was hard pressed to sustain a small squadron of*

aircraft (8-10 planes) during the Kosovo bombing campaign. A wing of aircraft is at least 36 aircraft, with appropriate aircrew and support].

- **one squadron of tactical transport aircraft** *[Canada has never deployed a squadron of tactical transport since the Gulf War – our present commitment to Afghanistan is two aircraft and support].*
- **single elements or the vanguard component of this force – within three weeks – and be able to sustain them indefinitely in a low-threat environment and, within three months, the remaining elements of the full contingency force** *[until the CF possesses its own integral strategic air and sea transport, it will never be able to deploy within the required time, nor does the Canadian military possess the resources to have any hope of sustaining such a Vanguard force for more than six months].*

The White Paper said Canada's military would also:

- **earmark an infantry battalion group as either a standby force for the UN or to serve with NATO's Immediate Reaction Force** *[at least Canada's current military has sufficient resources to earmark an infantry battalion – deploying one under current conditions of over commitment and underfunding would be another matter] .*
- **have plans ready to institute other measures to increase the capabilities of the Canadian forces to sustain existing commitments or to respond to a major crisis** *[there is a major crisis at hand, but no apparent measures to meet it].*

Consequences: A Nation Diminished

Canada did a commendable job during the 20th century in two particular areas – helping defend the world against chaos and tyranny while defending the security and culture of its people, and establishing a national presence on the world stage. To a large extent the two went hand in hand. Canada's military performance over the century significantly increased our country's stature in the eyes of the world.

It is ironic that while Canada's population is growing and its economy is robust, the country's stature is being diminished by a refusal to pull our weight militarily in an increasingly unpredictable world. With loss of stature comes loss of influence in world affairs.

The first role of any government is to protect its people. Canadians are not being adequately protected – the refusal to properly fund a reasonable degree of military security amounts to nothing more than rolling the dice. Like homeowners who don't insure their property, the gamble is that nothing bad will happen and that skimping on insurance will pay off in other ways.

The Government of Canada is privileged to preside over a nation of many treasures, however, it is skimping on their protection. It is also skimping on its obligations to its allies.

Our friends are watching. Our friends are not impressed. Neither should the citizens of Canada be impressed. There is an old saying: *Every country has an army – its own, or someone else's.*

APPENDIX I

ORDER OF REFERENCE

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

(a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;

(b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

“b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;”.

After debate,

APPENDIX I
ORDER OF REFERENCE

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

APPENDIX II

RECOMMENDATIONS FROM FEBRUARY 2002 REPORT

CANADIAN SECURITY AND MILITARY PREPAREDNESS

Report of the Standing Senate Committee on National Security and Defence

The Committee published a report in February that contained the following principal recommendations:

- 1- The Committee recommends that to sustain the level of tasking required of them over the last eight years, the Canadian Forces need at least 75,000 trained effective personnel;
- 2- The Committee accordingly recommends an immediate increase to the Department of National Defence baseline budget of \$4 billion;
- 3- The Committee therefore recommends future annual budget increases, which are realistic, purpose-driven and adjusted for inflation; and
- 4- The Committee believes that Defence Policy should flow from Foreign Policy and that a Foreign Policy review should precede a Defence review.

Other recommendations included in the text were:

- 1- The Canadian Forces should consider the introduction of a more wide-spread “qualification pay” program;
- 2- The Canadian Forces should consider applying obligatory service to more “specialist training”;
- 3- The CF review its policy of slow to react to the requirement of specialist bonuses, and quick to end programs;
- 4- The CF Reserves should be considered for employment to deal with Chemical, Biological, Radiological and Nuclear (CBRN) situations in Canada;
- 5- The CF consider stockpiling CBRN resources regionally throughout the country; and
- 6- While challenging, interoperability with CF allies should be pursued to the greatest extent possible.

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Adams, Corporal Terrance
Canadian Forces Base Borden
Technical Services
CFB Borden
June 25-27/02

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Addy, Major General (ret'd) Clive
National Past Chairman, Federation
of Military & United Services
Institute of Canada
Oct. 15/01

Barrett, Major Roger R.
Operational Officer, 2 RCR
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Alarie, Master Corporal Bernadette
Canadian Forces Dental Services
School
CFB Borden
June 25-27/02

Bastien, Major-General Richard
Deputy Commander of Air Staff
Assistant Chief of the Air Staff
Department of National Defence
Dec. 03/01

Amos, Chief Warrant Officer Bruce
423 Maritime Helicopter Squadron
12 Wing Shearwater
Jan. 22-24/02

Bastien, Commander Yves
Formation Administration Officer
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Baird, Master Corporal Keith
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Baum, Major Nigel
J4
CFB Kingston
May 7-9/02

Baker, Lieutenant-Colonel Roy
Wing Logistics and Engineering
Officer
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Beattie, Captain Dave
Canadian Parachute Centre Adjutant
8 Wing Trenton
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Beattie, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer, Canadian
Forces Support Training Group
CFB Borden
June 25-27/02

Beers, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Electrical
and Mechanical Engineering
CFB Borden
June 25-27/02

Belzile, Lieutenant-General (ret'd)
Charles
Chairman
Conference of Defence Associations
Oct. 15/01

Berry, Major David
Canadian Parachute Centre Training
Officer Commander
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Black, Lieutenant Colonel Dean C.
Commanding Officer
403 Squadron
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Blair, Master Warrant Officer
Gérald
Canadian Forces School of
Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9/02

Blanchard, Master Corporal Piette
Canadian Forces Dental Services
School
CFB Borden
June 25-27/02

Blanchette, Lieutenant-Colonel
Michael
Commander
Canadian Parachute School
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Bland, Professor Douglas
Chair of Defence Management
Program
School of Policy Studies
Queen's University
Oct. 29/01
May 27/02

Blight, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Boisjoli, Lieutenant-Commander
André
Commanding Officer, HMCS Glace
Bay
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Brown, Major Chris
424 Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Bolton, Lieutenant-Colonel Bruce D.
Commanding Officer
The Black Watch, Royal Highland
Regiment of Canada
Nov. 5-6/01

Buck, Vice-Admiral Ron
Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
Dec. 03/01
Aug. 14/02

Bon, Mr. Daniel
Director General, Policy Planning,
Assistant Deputy Minister, Policy
Department of National Defence
July 18/01

Buenacruz, Corporal
Wing Administration
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Boswell, Lieutenant-Colonel Brad
Acting Director of Army Doctrine
CFB Kingston
May 7-9/02

Burke, Captain (N) Greg
Chief of Staff, Maritime Forces
Atlantic
Department of National Defence
Jan. 22-24/02

Bradley, Lieutenant-Colonel Bert
Commanding Officer, 402 Squadron
17 Wing Winnipeg
Nov. 18-22/01

Calder, Mr. Kenneth
Assistant Deputy Minister, Policy
Department of National Defence
Nov. 26/01
Aug. 14/02

Brooks, Captain Melissa
CFB Petawawa
June 25-27/02

Cameron, Captain Keith
CFB Petawawa
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Cameron, Colonel Scott
Director of Medical Policy on the
Staff of the Director General of
Health Services (DGHS)
Dec. 10/01

Campbell, Lieutenant-General
Lloyd
Commander of Air Command and
Chief of the Air Staff
Department of National Defence
Dec. 03/01

Campbell, Master Corporal Steve
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Castillo, Corporal Marvin
CFB Kingston
May 7-9/02

Cessford, Lieutenant-Colonel
Michael
Acting Commader, Canadian Forces
Joint Operations Group
CFB Kingston
May 7-9/02

Chartier, Honorary Lieutenant-
Colonel Victor G., OMM, CD.
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Chartrand, Lieutenant-Commander
Yves
Acting Commanding Officer, HMCS
Huron
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Chartrand, Lieutenant-Commander
Yves
Acting Commanding Officer of the
HMCS Huron
Nov. 5-6/02

Cormier, Master Seaman Michael
Canadian Forces Military Police
Academy
CFB Borden
June 25-27/02

Côté, Master Corporal Claude
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Clark, Captain Robert
CO BW No.2497 Cadet Corps
Head Librarian, Law Library
McGill University
Nov. 5-6/02

Clarke, Master Corporal James
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Couture, Lieutenant-General
Christian
Assistant Deputy Minister (Human
Ressources – Military)
Dec. 10/01

Croxall, Corporal Kevin
Canadian Forces Base Borden
Administration Services
CFB Borden
June 25-27/02

Dallaire, Gabriel
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Daniels, Private Jason
CFB Kingston
May 7-9/02

Davis, Chief Petty Officer First Class
Kim
Formation Chief Petty Officer
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Dawe, Dick
Manager, Personnel Support
Programmes
Maritimes Forces Pacific
Nov. 18-22/01

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
Nov. 5-6/02

DeCuir, Brigadier-General Mike
Deputy Regional Commander
Canadian NORAD Region
Headquarters
Nov. 18-22/01

Deschamps, Colonel André
Director, Continental Operations
Department of National Defence
May 6/02

Dietrich, Chief Warrant Officer Dan
Chief Warrant Officer
One Canadian Air Division
Nov. 18-22/01

Dion, Corporal Yves
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27/02

Dowler, Chief Petty Officer First
Class George
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Downton, Master Corporal Doug
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Doyle, Lieutenant-Colonel Bert
Commanding Officer, 402 Squadron
17 Wing Winnipeg
Nov. 18-22/01

Dufresne, Corporal
Canadian Forces Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Durocher, Captain Pascal
Deputy Commanding Officer,
2EW Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Ellis, Captain Cameron
CFB Petawawa
June 25-27/02

Falconer, Captain Vic
Formation Drug Education
Coordinator
Formation Health Services (Pacific)
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Fisher, Second Lieutenant. Greg
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Fisher, Captain Kent
J8
CFB Kingston
May 7-9/02

Forcier, Commodore Jean-Yves
Chief of Staff J3, Deputy Chief of
the Defence Staff
Department of National Defence
July 18/01

Fortin, Lieutenant-Colonel Mario
Acting Commanding Officer
426 Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Foster, Lieutenant-Colonel Rob
Acting Commanding Officer
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Francis, Warrant Officer Charles
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Fraser, Rear-Admiral Jamie D.
Commander
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Fraser, Sheila
Auditor General of Canada
Office of the Auditor General of
Canada
Dec. 10/01

Frederick, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Frerichs, Private Travis
CFB Kingston
May 7-9/02

Froeschner, Major Chris
Acting Commanding Officer
429 Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Gagnon, Major Alain
Commanding Officer
Canadian Forces Recruiting Centre
CFB Borden
June 25-27/02

Gilbert, Chief Warrant Officer
Daniel
Department of National Defence
Dec. 03/01

Gardner, Major Craig
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27/02

Gauthier, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Gauvin, Major Bart
Directorate of Army Training 5
CFB Kingston
May 7-9/02

Gauvin, Commodore Jacques J.
Acting Assistant Chief of the
Maritime Staff
Department of National Defence
Dec. 03/01

Giroux, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Glencross, Captain, Reverend Bruce
Regimental Padre Minister
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Goetz, Captain J.J.
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27/02

Gotell, Chief Warrant Officer Peter
Operations
12 Wing Shearwater
Jan. 22-24/01

Graham, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Granatstein, Dr. Jack
Chair
Council for Defence and Security in
the 21st Century
May 27/02

Gregory, Leading Seaman
Wing Administration Human
Resources Department
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Guevremont, Benoît
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Guidon, Captain (N) Paul
Submarine Division
Martime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Haeck, Lieutenant Colonel Ken F.
Commandant of Artillery School IFT
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Hall, Major Steve
Deputy Commandant
Canadian Forces School of
Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9/02

Hamel, MWO Claude
Regimental Sergeant-Major
Designate
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Hammond, Major Lee
Artillery
CFB Petawawa
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Hapgood, Warrant Officer John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Hazelton, Lieutenant Spike C.M.
Commandant of Armour School,
C2 SIM
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Harrison, Captain (N) R.P. Richard
Assistant Chief of Staff, Operations
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Hearn, Brigadier-General T.M.
Director General
Military Human Ressources Policy
and Planning
Dec. 10/01

Hart, Corporal
Wing Administration Human
Resources Department
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Hildebrandt, Captain Gerhard
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Haslett, Lieutenant Adam
Logistics Officer & Course
Commander
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Henault, General Raymond R.
Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
Dec. 03/01

Hatton, Commander Gary
Commanding Officer, HMCS
Montreal
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Henderson, Major Georgie
Deputy A3
8 Wing Trenton
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Henneberry, Lieutenant-
Commander C.J.
Commander, HMCS Nanaimo
Maritime Air Force Command
Pacific
Nov. 18-22/01

Hincke, Colonel Joe
Commanding Officer
12 Wing Shearwater
Jan. 22-24/02

Hines, Colonel Glynne
Director, Air Information
Management, Chief of the Air Staff
Department of National Defence
July 18/01

Horn, Lieutenant-Colonel Bernd
CFB Petawawa
June 25-27/02

Hounsell, Master Corporal Scott
Canadian Forces School of
Electrical and Mechanical
Engineering
CFB Borden
June 25-27/02

Howe, Corporal Kerry
Canadian Forces Base Borden
Technical Services
CFB Borden
June 25-27/02

Hupe, Master Corporal Bryan
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Idzenga, Major Ray
Commanding Officer, Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Issacs, Sergeant Tony
Search and Rescue Technician
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Innis, Captain Quentin
Instructor
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Jackson, Major David
J3
CFB Kingston
May 7-9/02

Jackson, Gaynor
Manager, Military Family Support
Centre
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Janelle, Private Pascal
CFB Kingston
May 7-9/02

Kelly, Chief Warrant Officer
Michael
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Jeffery, Lieutenant General M.K.
Chief of the Land Staff
Department of National Defence
Dec. 03/01
Aug. 14/02

Kelly, Lieutenant Colonel W.J.
Force Planning and Program
Coordination
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
July 18/01

Johnson, Captain Wayne
J7
CFB Kingston
May 7-9/02

Kerr, Captain Andrew CD
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Joncas, Chief Petty Officer Serge
Maritime Command Chief Petty
Officer
Dec. 03/01

Knapp, Corporal Raymond
Canadian Forces Base Borden
Technical Services
CFB Borden
June 25-27/02

Jurkowski, Brigadier General (ret'd)
David
Former Chief of Staff
Joint Operations
Oct. 01/01

Koch, Major Pat
J5
CFB Kingston
May 7-9/02

Kasurak, Peter
Principal
Office of the Auditor General of
Canada
Dec. 10/01

Krause, Lieutenant-Colonel Wayne
Commanding Officer
423 Maritime Helicopter Squadron
12 Wing Shearwater
Jan. 22-24/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Krueger, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Kurzynski, Major Perry
Officer-in-charge
Search and Rescue Operations
Centre
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Kwasnicki, Corporal Anita
CFB Kingston
May 7-9/02

Laing, Captain (Navy) Kevin
Director, Maritime Strategy, Chief of
Maritime Staff
Department of National Defence
July 18/01

Leighton, Lieutenant-Commander
John
J1
CFB Kingston
May 7-9/02

Lerhe, Commodore E.J. (Eric)
Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Lilienthal, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer
Canadian Forces Support Training
Group
CFB Borden
June 25-27/02

Logan, Major Mike
Deputy Administration Officer
Canadian Forces Support Training
Group
CFB Borden
June 25-27/02

Lucas, Major General Steve
Commander One Canadian Air
Division
Canadian NORAD Region
Headquarters
Nov. 18-22/01

Lupien, Chief Petty Officer First
Class R.M.
Canadian Forces Chief Warrant
Officer
Dec. 03/01

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Lyrette, Private Steve
CFB Kingston
May 7-9/02

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

MacDonald, Lieutenant General
George
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
Jan. 28/02
Aug. 14/02

Maillet, Acting School Chief
Warrant Officer Joseph
Canadian Forces School of
Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9/02

MacKay, Major Tom
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Maisonneuve, Major-General J.O.
Michel
Assistant Deputy Chief of Defence
Staff
Oct. 22/01

MacLeod, Colonel Barry W.
Commander
3 Area Support Group
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Malboeuf, Corporal Barry
CFB Kingston
May 7-9/02

MacQuarrie, Captain Don
J6
CFB Kingston
May 7-9/02

Manning, Corporal Rob
Canadian Forces Base Borden
Technical Services
CFB Borden
June 25-27/02

Maddison, Vice-Admiral Greg
Deputy Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
May 5/02

Mason, Lieutenant-Colonel Dave
Commanding Officer
12 Air Maintenance Squadron
12 Wing Shearwater
Jan. 22-24/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Matheson, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Mattie, Chief Warrant Officer Fred
12 Air Maintenance Squadron
12 Wing Shearwater
Jan. 22-24/02

Maude, Master Corporal Kelly
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

McDonald, Corporal Marcus
Canadian Forces Medical Services
School
CFB Borden
June 25-27/02

McLean, Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27/02

McManus, Lieutenant-Colonel John
Commanding Officer
443 (MH) Squadron
Maritime Air Force Command
Pacific
Nov. 18-22/01

McNeil, Commodore Daniel
Director, Force Planning and
Program Coordination
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
July 18/01

Mean, Master Corporal Jorge
Canadian Forces School of
Aerospace Technology and
Engineering
June 25-27/02

Minto, Shahid
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of
Canada
Dec. 10/01

Mitchell, Brigadier General Greg
Commander
Land Forces Atlantic Area
Jan. 22-24/02

Munger, Chief Warrant Officer
J.E.R.
Office of Land Force Command
Dec. 03/02

Murphy, Captain (N) R.D.
Deputy Commander
Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Murray, Major James
Commandant
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27/02

Neville, Lieutenant-Colonel Shirley
Wing Administration Officer
Acting Wing Commander
17 Wing Winnipeg
Nov. 18-22/01

Newton, Captain John F.
Senior Staff Officer
Operations
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Nordick, Brigadier-General Glenn
Deputy Commander
Land Force Doctrine and Training
Systems
CFB Kingston
May 7-9/02

O'Bright, Gary
Director General
The Office of Critical Infrastructure
Protection and Emergency
Preparedness
Jul. 19/01

Olchowiecki, Private Chrissian
CFB Kingston
May 7-9/02

Orr, Major Ken
Senior Staff Officer
Attraction Canadian Forces
Recruiting Group
CFB Borden
June 25-27/02

Parker, Major Geoff
Infantry
CFB Petawawa
June 25-27/02

Parks, Lieutenant-Commander Mike
Directorate of Army Training 5-4
CFB Kingston
May 7-9/02

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Representing Commanding Officer
Canadian Forces Recruiting Centre
CFB Borden
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Paulson, Captain (N) Gary
Commanding Officer of HMCS
Algonquin
Nov. 18-22/01

Pile, Captain (N) T.H.W. (Tyron)
Commander
Maritime Operations Group Four
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Payne, Captain (N) Richard
Commanding Officer, Fleet
Maintenance Facility Cape Scott
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Pinsent, Major John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Pearson, Lieutenant Colonel
Michael J.
Commandant of Infantry School
SAT
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Plante, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Pellerin, Colonel (ret'd) Alain
Executive Director
Conference of Defence Associations
Oct. 15/01

Polson, Captain (N) Gary
Commanding Officer
HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Peters, Colonel William
Director, Land Strategic Planning,
Chief of the Land Staff
Department of National Defence
July 18/01

Potvin, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Pettigrew, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of
Administration and Logistics
CFB Borden
June 25-27/02

Poulin, Corporal Mario
Canadian Forces Military Police
Academy
CFB Borden
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Preece, Captain (N) Christian
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Renahan, Captain Chris
Armour
CFB Petawawa
June 25-27/02

Préfontaine, Colonel Marc
Comd 34 Brigade Group Executive
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Rivest, Master Corporal Dan
Canadian Forces School of
Aerospace Technology and
Engineering
CFB Borden
June 25-27/02

Purdy, Margaret
Associate Deputy Minister
Department of National Defence
Aug. 14/02

Robinson, Second Lieutenant. Chase
The Black Watch
Nov. 5-6/01

Reid, Chief Warrant Officer Clifford
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27/02

Ross, Major-General H. Cameron
Director General
International Security Policy
Department of National Defence
Jan. 28/02

Reid, Lieutenant-Colonel Gord
Commandant
Canadian Forces Air Navigation
School (CFANS)
17 Wing Winnipeg
Nov. 18-22/01

Rutherford, Master Corporal Denis
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27/02

Reid, Warrant Officer Jim
Air Defence Missile
CFB Petawawa
June 25-27/02

Samson, Brigadier-General P.M.
Director General
Intelligence
Oct. 22/01

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Saunders, Corporal Cora
16 Wing
CFB Borden
June 25-27/02

Saunders, Captain Kimberly
Disaster Assistance Response Team
CFB Kingston
May 7-9/02

Schmick, Major Grant
Commanding Officer
Canadian Forces Recruiting Centre
CFB Borden
June 25-27/02

Scott, Captain John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Skidd, Officer Cadet. Alden
The Black Watch
Nov. 5-6/02

Skidmore, Colonel Mark
Commander
2 Canadian Mechanized Brigade
Group
CFB Petawawa
June 25-27/02

Smith, Corporal
Canadian Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Smith, Master Corporal Terry
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Snow, Master Corporal Joanne
Canadian Forces School of
Administration and Logistics
CFB Borden
June 25-27/02

Stacey, Corporal Derrick
Canadian Forces Base Borden
Administration Services
CFB Borden
June 25-27/02

Stark, Lieutenant-Commander Gary
Commanding Officer
HMCS Whitehorse
Maritime Forces Pacific
Nov. 18-22/01

Stevens, Pipe-Major Cameron
The Black Watch
Nov. 5-6/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Stewart, Warrant Officer Barton
Canadian Forces School of
Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9/02

Stewart, James
Civilian Human Ressources
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Stone, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Szczerbaniwicz, Lieutenant-Colonel
Gary
Commanding Officer
Commandant, 407 Squadron
Maritime Air Force Command
Pacific
Nov. 18-22/01

Tarrant, Lieutenant-Colonel Tom
Deputy Director of Army Training
CFB Kingston
May 7-9/02

Tattersall, Lieutenant-Commander
John
Directorate of Army Training 3
CFB Kingston
May 7-9/02

Thibault, Master Corporal Christian
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Tremblay, Colonel Alain
Commander, Canadian Forces
Recruiting Group
CFB Borden
June 25-27/02

Trim, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Ur, Corporal Melanie
16 Wing
CFB Borden
June 25-27/02

Wamback, Lieutenant-Commander
Arthur
Commandinf Officer
HMCS Windsor
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Ward, Master Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Ward, Master Corporal Danny
Canadian Forces School of
Aerospace Technology and
Engineering
CFB Borden
June 25-27/02

Ward, Officer Cadet. Declan
Student
McGill University
Nov. 5-6/02

Ward, Colonel Mike J.
Commander Combat Training Centre
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Wareham, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27/02

Watt, Major Jon
Commanding Officer
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9/02

Watts, Chief Warrant Officer Ernest
3 Area Support Group
CFB Gagetown
Jan. 22-24/02

Wells, Corporal Corwin
CFB Kingston
May 7-9/02

Whalen, Private Clayton
CFB Kingston
May 7-9/02

Whitburn, Lieutenant-Colonel Tom
Squadron 435
17 Wing Winnipeg
Nov. 18-22/01

White, Lieutenant (N) Troy
J2
CFB Kingston
May 7-9/02

Williams, Colonel Richard
Director, Western Hemisphere Policy
Department of National Defence
May 6/02

Woods, Corporal Connor
Canadian Forces Medical Services
School
CFB Borden
June 25-27/02

APPENDIX III

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Woodburn, Commander William
Commander, Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
Jan. 22-24/02

Young, Major Marc
J4
CFB Kingston
May 7-9/02

APPENDIX IV

BASES AND UNITS VISITED BY THE COMMITTEE

List of Canadian Forces Bases and Units Visited

5-6 November 2001

CFB Montreal

3rd Battalion Black Watch

18-22 November 2001

CFB Esquimalt

Maritime Forces Pacific

Canadian Fleet Pacific

Maritime Operations Group 4

HMCS HURON

HMCS WHITEHORSE

HMCS NANAIMO

Coastal Operations Planning and Analysis
Centre

Military Family Support Centre

CFB Patricia Bay

Air Command Detachment Maritime Pacific

443 Maritime Helicopter Squadron

407 Maritime Patrol Squadron

CFB Winnipeg

1 Canadian Air Division

Canadian NORAD Region Headquarters

17 Wing Winnipeg

17 Wing

Canadian Forces Air Navigation School

402 City of Winnipeg Squadron

435 Transport and Rescue Squadron

20-24 January 2002

CFB Halifax

Maritime Forces Atlantic

HMCS GLACE BAY

HMCS MONTREAL

HMCS WINDSOR

Submarine Division

Maritime Operations Group 5

APPENDIX IV
BASES AND UNITS VISITED BY THE COMMITTEE

CFB Cape Scott

Fleet Maintenance Facility

12 Wing Shearwater

12 Wing

12 Wing Air Maintenance Squadron

423 Maritime Helicopter Squadron

Search and Rescue Operations Centre

CFB Gagetown

Land Forces Atlantic Area

3 Area Support Group

2 Royal Canadian Regiment

4 Engineer Support Regiment

Combat Training Center

Infantry School SAT (Small Arms Training)

Armour School C2 Sim

Artillery School IFT

403 Helicopter and Operational Training
Squadron

7-9 May 2002

Dwyer Hill

Joint Task Force 2

Communication Security Establishment

APPENDIX IV

BASES AND UNITS VISITED BY THE COMMITTEE

CFB Kingston

Land Force Doctrine and Training System
2 EW (Electronic Warfare) Squadron
Canadian Forces Joint Operations Group
Disaster Assistance Response Team (DART)
Canadian Forces School of Communications
and Electronics
Bravo Squadron
Gulf Squadron

24-27 June 2002

CFB Borden

Canadian Forces Recruiting Group
Headquarters
Canadian Forces Recruiting Centre Montreal
Canadian Forces Recruiting Centre Calgary
Canadian Forces Recruiting Centre Hamilton
Canadian Forces Support Training Group
Canadian Forces Fire Academy

8 Wing Trenton

8 Wing
429 Transport Squadron
426 Training Squadron
8 Air Maintenance Squadron
424 Search and Rescue Squadron
Canadian Parachute Centre

CFB Petawawa

2 Canadian Mechanized Brigade
1st Battalion Royal Canadian Regiment
Royal Canadian Dragoons
2nd Regiment Royal Canadian Horse
Artillery
1st Air Defence Regiment

APPENDIX V

CANADIAN MILITARY OPERATIONS OVERSEAS

Canadian Forces Overseas Tasking – 4 September 2002

Canada has more than 2,900 soldiers, sailors and air force personnel deployed. On any given day, thousands of Canadian Forces (CF) members are preparing for, engaged in or have returned from overseas missions.

Since 1947, the CF has completed 73 international operations. That figure does not include the current operations, or the many CF operations carried out in Canada.

COALITION MISSION

OP APOLLO

1068

Canada's military contribution to the international campaign against terrorism

NATO ALLIANCE MISSIONS

NATO Stabilization Force (SFOR)

OP PALLADIUM

1579

Bosnia-Herzegovina

Canada provides a battalion group (Bn Gp) and various elements composing the Task Force Bosnia Herzegovina (TFBH). TFBH's mission is to maintain a secure and stable environment for the local population within its area of responsibility (AOR.). TFBH includes helicopter support, signals, intelligence, medical and military police personnel.

APPENDIX V

CANADIAN MILITARY OPERATIONS OVERSEAS

Former Yugoslav Republic of Macedonia (FYROM)

OP FORAGE

1

Operation FORAGE is Canada's contribution to the NATO operation to collect weapons from rebel factions.

The CF contributes one person who works at the Task Force headquarters.

UNITED NATIONS MISSIONS

UN Disengagement Observer Force (UNDOF)

OP DANACA

193

Golan Heights

Canadians have participated in UNDOF since 1974. CF provide second-line logistic support to the force, as well as communications detachments to UNDOF units.

UN Forces in Cyprus (UNFICYP)

OP SNOWGOOSE

1

Cyprus

Canada still provides UNFICYP headquarters at Nicosia with one CF staff officer working in Operations.

APPENDIX V

CANADIAN MILITARY OPERATIONS OVERSEAS

UN Truce Supervision Organization (UNTSO)

OP JADE 7

Jerusalem

The CF maintains a contingent of seven United Nations Military Observers (UNMO)s in UNTSO

Multinational Force and Observers (MFO)

OP CALUMET 30

Sinai

Operation CALUMET is Canada's contribution to the Multinational Force and Observers (MFO), the non-UN peacekeeping mission includes an air traffic control unit and administrative and support personnel located in El Gorah, Egypt.

UN Mission in Sierra Leone (UNAMSIL)

OP REPTILE 5

Sierra Leone

Operation REPTILE is Canada's contribution to the UN mission in Sierra Leone, which is designed to achieve peace in the region through disarmament, demobilisation and re-integration of the belligerent forces. CF members are deployed as United Nations Military Observers.

APPENDIX V

CANADIAN MILITARY OPERATIONS OVERSEAS

UN Organization Mission in the Democratic Republic of the Congo (MONUC)

OP CROCODILE 8

Democratic Republic of the Congo

Operation CROCODILE is Canada's contribution to the United Nations Organization Mission in the Democratic Republic of the Congo (MONUC).

CF members work as staff officers at MONUC headquarters in Kinshasa.

They also function as United Nations Military Observers (UNMOs) in situations involving security, logistics and medical issues.

United Nations Mission in Ethiopia and Eritrea (UNMEE)

OP ADDITION 6

Ethiopia and Eritrea

The Canadian Forces personnel work as part of an international group of 220 UN Military Observers (UNMOs) who monitor the Temporary Security Zone between the two countries.

International Military Assistance Training Team (IMATT)

OP SCULPTURE 11

Sierra Leone

The Canadian contingent provide advice on training, logistics and administration, and deliver tactical training ranging from basic recruit courses to brigade-level exercises.

Total CF Personnel on UN Missions 261

GRAND TOTAL 2,909

APPENDIX VI

PEACEKEEPING STATISTICS

Monthly Summary of Contributors Civilian Police, Military Observers, Troops as of 31 August 2002

*source United Nations Website

Country	Civpol	Milob	Troops	Total	Rank
Bangladesh	129	66	5,227	5,422	1
Pakistan	282	74	4,384	4,740	2
Nigeria	72	53	3,275	3,400	3
India	444	36	2,377	2,857	4
Ghana	296	50	2,132	2,478	5
Kenya	57	55	1,729	1,841	6
Jordan	635	44	1,087	1,766	7
Uruguay		67	1,502	1,569	8
Ukraine	234	29	1,085	1,348	9
Australia	75	27	1,033	1,135	10
Nepal	102	38	961	1,101	11
Poland	174	24	817	1,015	12
Zambia	52	28	826	906	13
Guinea	1	13	774	788	14
Portugal	69	1	650	720	15
Fiji	49	7	642	698	16
United Kingdom	240	34	420	694	17
United States	660	31	1	692	18
Japan			680	680	19
Morocco			658	658	20
New Zealand		16	640	656	21
Argentina	179	12	463	654	22
Germany	518	11	26	555	23
Senegal	54	14	477	545	24
Austria	55	10	467	532	25
Slovak Republic		4	504	508	26

APPENDIX VI

PEACEKEEPING STATISTICS

Republic of Korea		14	456	470	27
France	188	44	214	446	28
Thailand	32	18	380	430	29
Russian Federation	162	97	112	371	30
Ireland	48	31	263	342	31
Italy	93	31	191	315	32
Tunisia	6	21	264	291	33
Canada	49	18	208	275	34
Romania	200	40	1	241	35
Malaysia	120	60	43	223	36
Bolivia		13	204	217	37
Turkey	183	13		196	38
Spain	170	6	3	179	39
Egypt	117	57	4	178	40
Philippines	113	8	51	172	41
South Africa		6	151	157	42
Hungary	17	20	118	155	43
Bulgaria	132	6	2	140	44
China	84	51	1	136	45
Sweden	89	33	1	123	46
Singapore	27	4	72	103	47
Brazil	10	17	74	101	48
Denmark	48	39	4	91	49
Finland	35	42	5	82	50
Norway	45	22	6	73	51
Netherlands	55	13	2	70	52
Zimbabwe	64			64	53
Indonesia	18	29	4	51	54
Czech Republic	28	18	1	47	55
Sri Lanka	42	2		44	56
Greece	30	12		42	57

APPENDIX VI

PEACEKEEPING STATISTICS

Malawi	21	18		39	58
Switzerland	17	20	1	38	59
Mali	2	29	3	34	60
Gambia	11	19	2	32	61
Niger	14	16	2	32	62
Benin	6	19	5	30	63
United Republic of Tanzania	2	19	3	24	64
Chile	12	11		23	65
Cameroon	20		1	21	66
Algeria		19	1	20	67
Paraguay		19	1	20	68
Bosnia and Herzegovina	10	9		19	69
Slovenia	17	2		19	70
Croatia		17		17	71
Belgium	1	10	5	16	72
Burkina Faso	2	12		14	73
Honduras		12		12	74
Mozambique	6	4		10	75
Lithuania	9			9	76
Vanuatu	6			6	77
El Salvador	1	4		5	78
Iceland	5			5	79
Kyrgyzstan	3	2		5	80
Namibia		3	2	5	81
Peru		5		5	82
Cote d'Ivoire	4			4	83
Venezuela		3		3	84
Yugoslavia		3		3	85
Mongolia		2		2	86

APPENDIX VI **PEACEKEEPING STATISTICS**

Samoa	2			2	87
Albania		1		1	88
Ecuador	1			1	89
Estonia		1		1	90

6,754 1,808 35,698

Total 44,260

Canadian % 0.621

Military Occupation Category (MOC)	Preferred Manning Level (PML)	Trained Effective Strength (TES)	% Below PML	Percent of Total Officer Requirement	Percent of Total NCM Requirement
		Offr: 11298			
		NCMs: 43532			

113

APPENDIX VII

CRITICAL SHORTFALLS

Military Occupation Category (MOC)	CAUTIONARY SHORTFALLS (Between 5 and 10% below requirements and not enough trainees to recover within 2 years, if requirements, retention and training patterns remain as forecast)	Preferred Manning Level (PML)	Trained Effective Strength (TES) Offr. 11298 NCMs: 43532	% Below PML	Percent of Total Officer Requirement	Percent of Total NCM Requirement
	Officers					
46	Airfield Engineering Officers (AF Eng)	179	168	-6,1	1,6	
78	Logistics Officers (Log)	1415	1316	-7,0	12,5	
67	Legal Officers (Leg)	117	95	-18,8	1,0	
	NCMs					
277	Naval Communicators (Nav Comm)	716	665	-7,1		1,6
275	Naval Combat Information Operators (NCI Op)	438	414	-5,5		1,0
276	Naval Electronic Sensor Operators (NES Op)	361	329	-8,9		0,8
312	Marine Engineering Mechanic (Mar Eng Mech)	1041	1034	-0,7		2,4
313	Marine Engineering Technician (Mar Eng Tech)					
314	Marine Engineering Artificer (Mar Eng Art)					
332	Marine Electricians (Mar El)	455	443	-2,6		1,1
331	Electricians Technician (E Tech)					
341	Clearance Divers (CI Div)	133	120	-9,8		0,3
342	Clearance Divers Technician (CI Div T)					
021	Field Artillery (Artymn-FD)	1254	1143	-8,9		2,9
081	Airborne Electronic Sensor Operators (AES Op)	200	188	-6,0		0,5

CRITICAL SHORTFALLS

091	Flight Engineers (Flt Engr)	356	344	-3,4	0,8
651	Fire Fighters (Fire Ftr)	451	441	-2,2	1,0
811	Military Police (MP)	1110	1052	-5,2	2,5
836	Records Management Support Clerks (RMS Clk)	2874	2738	-4,7	6,6
911	Supply Technicians (Sup Tech)	2510	2398	-4,5	5,7
871	Musician (Muscn)	239	228	-4,6	0,5

	SHORTFALLS IMPROVING (Greater than 5% below requirements BUT enough potential trainees to recover, in the medium or long term, if requirements, retention and training patterns remain as forecast)				
	Officers				
44	Maritime Engineering Officers (MARE)	538	496	-7,8	4,8
71	Maritime Surface and Sub-Surface Officers (MARS)	880	803	-8,8	7,8
24	Field Engineering Officers (Engrs)	385	339	-11,9	3,4
22	Artillery Officers (Arty)	426	403	-5,4	3,8
23	Infantry Officers (Inf)	923	844	-8,6	8,2
82	Intelligence Officers (Int)	181	164	-9,4	1,6
39	Aerospace Control Officers (AEC)	506	434	-14,2	4,5
51	Dental Officers (Dent)	119	104	-12,6	1,1
57	Nursing Officers (Nur)	241	220	-8,7	2,1
49	Physio Therapy Officers (Phy Th)	12	10	-16,7	0,1
58	Social Worker Officers	35	25	-28,6	0,3
61	Protestant Chaplains (Chap (P))	77	68	-11,7	0,7
	NCM				
065	Naval Weapons Technicians (NW Tech)	437	384	-12,1	1,0

APPENDIX VII CRITICAL SHORTFALLS

278	Tactical Acoustics Sensor Operators (TAS Op)	478	405	-15,3	1,1
283	Naval Electronics Technician (Acoustic) (NET (A))	211	164	-22,3	0,5
284	Naval Electronics Technician (Communications) (NET (C))	243	177	-27,2	0,6
285	Naval Electronics Technician (Tactical) (NET(T))	349	252	-27,8	0,8
227	Land Communications and Information Systems Technician (LCIS Tech)	879	756	-14,0	2,0
052	Linemen (Lnm)	357	329	-7,8	0,8
411	Vehicle Technicians (Veh Tech)	2193	2079	-5,2	5,0
421	Weapons Tech Land (W Tech L)	349	315	-9,7	0,8
434	Fire Control Systems Technician (FCS Tech)	353	268	-24,1	0,8
526	Avionics Support Technicians (AVS Tech)	1485	1348	-9,2	3,5
921	Ammunition Technicians (Ammo Tech)	177	138	-22,0	0,4
737	Medical Technicians (Med Tech)	1452	1343	-7,5	3,2

APPENDIX VIII

EXHIBITS

- Exhibit #1: Conference of Defence Associations
(November 26, 2001, Issue no. 7)
- Exhibit #2: Royal Canadian Military Institute
(November 26, 2001, Issue no. 7)
- Exhibit #3: Council for Canadian Defence & Security in the 21st Century at the Centre for Military & Strategic Studies
(November 26, 2001, Issue no. 7)
- Exhibit #4: Department of National Defence – Maritime Forces Pacific
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #5: Department of National Defence – One Canadian Air Division
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #6: Department of National Defence – 17 Wing Winnipeg
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #7: Department of National Defence – CFB Gagetown
(February 11, 2002, Issue No. 12)
- Exhibit #8: Department of Foreign Affairs and International Trade
(February 11, 2002, Issue No. 12)
- Exhibit #9: Department of National Defence - Material submitted by Vice Admiral Maddison
(May 6, 2002, Issue No.14)
- Exhibit #10: Department of National Defence - Material submitted by Lieutenant-General Macdonald
(May 6, 2002, Issue No.14)
- Exhibit #11: Department of National Defence – Land Force Doctrine and Training System
(May 8, 2002, Issue No. 15)
- Exhibit #12: Department of National Defence – Army Training
(May 8, 2002, Issue No. 15)

APPENDIX VIII

EXHIBITS

- Exhibit #13: Department of National Defence – Interoperability
(May 8, 2002, Issue No. 15)
- Exhibit #14: Department of National Defence – Joint-Operations
Group
(May 8, 2002, Issue No. 15)
- Exhibit #15: Department of National Defence – Disaster Assistance
Response
(May 8, 2002, Issue No. 15)
- Exhibit #16: Department of National Defence – Communications and
Electronics
(May 9, 2002, Issue No. 15)
- Exhibit #17: Council for Canadian Defence and Security in the 21st
Century
(May 27, 2002, Issue No. 15)
- Exhibit #18: Queen's University, Defence Management Studies
Program
(May 27, 2002, Issue No. 15)
- Exhibit #19: Carleton University, Centre for Security and Defence
Studies
(June 3, 2002, Issue No. 16)
- Exhibit #20: Department of National Defence – Recruiting Group
(June 25, 2002, Issue No. 19)
- Exhibit #21: Department of National Defence – CFB Borden
(June 25, 2002, Issue No. 19)
- Exhibit #22: Department of National Defence – Canadian Forces
(June 25, 2002, Issue No. 19)
- Exhibit #23: Department of National Defence – Support Training
Group
(June 25, 2002, Issue No. 19)

APPENDIX VIII

EXHIBITS

- Exhibit #24: Department of National Defence – 8 Wing CFB Trenton
(June 26, 2002, Issue No. 19)
- Exhibit #25: Department of National Defence – Canadian Parachute
Centre
(June 26, 2002, Issue No. 19)
- Exhibit #26: Department of National Defence – Sky Hawks
(June 26, 2002, Issue No. 19)
- Exhibit #27: Department of National Defence – 2 Canadian
Mechanized Brigade Group
(June 27, 2002, Issue No. 19)

APPENDIX IX

STATISTICS

Number of Persons Whom The Committee Met	244
Number of Bases Visited and Installations	15
Number of Units Visited	65
Number of Hours	166

APPENDIX X

MEDIA ACTIVITIES

Veronica Morris

Veronica Morris joined the office of the Honourable Colin Kenny in November 1999, as a Special Assistant working on tobacco legislation sponsored by the Senator. In June of 2001 Ms. Morris assumed responsibility for media relations with the Standing Senate Committee on National Security and Defence as it conducted an introductory survey on Canadian Security issues. Currently the Committee is examining the need for a national security policy for Canada.

Meetings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence are open to members of the media. Exceptions include when the Committee is drafting reports, dealing with personnel matters, or when a host specifically requests proceedings be held *in camera*.

When in Ottawa, Committee hearings are televised on the Cable Public Affairs Channel (CPAC); on the Senate Internet site (audio and video); the Parliamentary TV Network; and the Senate audio network, frequencies

(MHz): Floor: 94.7, English: 95.5, French: 95.1.

Those interested in the Committee's activities can subscribe to a mailing list that provides advance notice of meeting times, locations, and witnesses.

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

<http://sen-sec.ca>

Questions can be directed to:

Toll free: 1-800-267-7362

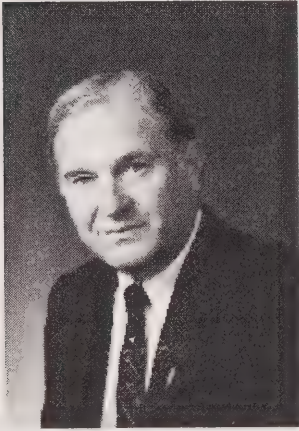
Or via email:

The Committee Clerk: defence@sen.parl.gc.ca

The Committee Chair: kennyco@sen.parl.gc.ca

Media inquiries should be sent to: ckres2@sen.parl.gc.ca

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Atkins)



The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. (Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in 2000, from Acadia University, his old “alma mater”.)

Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an advertising executive to be precise. A former President of Camp Associates Advertising Limited, as well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980’s.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners campaign in the Federal Public Service as well as the Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. (It was during his tenure as President in the early 1980’s that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.)

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Atkins)

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins has held senior organizational responsibility in a number of election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service.

Currently, Senator Aktins is the Chair of the Progressive Conservative Senate Caucus, Deputy Chair of Internal Economy, Budgets and Administration as well as a member of both the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick.

APPENDIX XI

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE

(Senator Banks)



The Honourable TOMMY BANKS, Senator

Tommy Banks is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers, and an international standard-bearer for Canadian culture.

From 1968-83, he was the host of The Tommy Banks Show. A Gemini Award-winning variety television performer, he is today the owner of Tommy Banks Music Ltd.

A Juno Award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as Conductor or Music Director for such signature events as: The Royal Command Performance (1978); The Commonwealth Games (1978); the World University Games (1983); and the Opening Ceremonies for EXPO '86 and the XVth Olympic Winter Games (1988). He has also served as a guest conductor with symphony orchestras throughout Canada and in the United States.

As founding Chairman of the Alberta Foundation for the Performing Arts, Senator Banks has worked tirelessly to ensure that other promising musicians and performers receive the exposure they deserve right across the country.

In 1979, Senator Banks received an Honourary Diploma of Music from Grant MacEwan College. That same year, he received the Juno Award and the Grand Prix du Disque-Canada. In 1987, he received an Honourary Doctor of Laws from the University of Alberta. In 1990, he received the Sir Frederick Haultain Prize.

In 1991, Senator Banks was made an Officer of the Order of Canada. And in 1993, he was awarded the Alberta Order of Excellence.

On 9 May 2001, Senator Tommy Banks was appointed Vice-Chair of the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban issues. The Task Force will consult with citizens, experts and other orders of government to explore how these groups and individuals can work more collaboratively, within the federal jurisdiction, to strengthen quality of life in our large urban centres.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Banks)

Senator Banks lives in Edmonton.

Current Member of the following Senate committee(s):

Energy, the Environment and Natural Resources

National Finance

National Security and Defence

The Special Committee on Illegal Drugs

APPENDIX XI

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE

(Senator Cordy)



The Honourable JANE CORDY, Senator

An accomplished educator, Jane Cordy also has an extensive record of community involvement.

Senator Cordy earned a Teaching Certificate from the Nova Scotia Teachers's College and a Bachelor of Education from Mount Saint Vincent University.

In 1970, she began her teaching career, which has included stints with the Sydney School Board, the Halifax County School Board, the New Glasgow School Board, and the Halifax Regional School Board.

Senator Cordy has also served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and as Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada.

Senator Cordy has also given generously of her time to numerous voluntary organizations. She has been a Board Member of Phoenix House, a shelter for homeless youth; a Member of the Judging Committee for the Dartmouth Book Awards (1993-95 --1999-2000); Member of the Strategic Planning Committee of Colby Village Elementary School; and, a Religious Education Program Volunteer and Lector with Dartmouth's St. Clement's Church.

Senator Cordy is a native of Sydney, Nova Scotia.

Current Member of the following Senate committee(s):

Library of Parliament (Joint)

National Security and Defence

Social Affairs, Science and Technology

Subcommittee on the Preservation and Promotion of a Sense of Canadian Community.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Day)



The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

He is currently a Member of the following Senate Committees: Agriculture and Forestry; National Security and Defence; and, the Subcommittee on Veterans Affairs. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations, including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault in Ottawa, and Donald F. Sim in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day currently chairs the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held volunteer positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military College Club of Canada.

APPENDIX XI

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE

(Senator Day)

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Forrestall)



HONOURABLE J. MICHAEL FORRESTALL

The Honourable J. Michael Forrestall was born at Deep Brook, Nova Scotia on September 23, 1932. After an early career as a journalist with the Chronicle Herald and airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in the General Election of 1965.

The Honourable J. Michael Forrestall was subsequently re-elected to the House of Commons in 1968, 1972, 1974, 1979, 1980, and 1984. He first became Official Opposition Defence Critic in 1966, and challenged the government of Prime Minister Pearson on the Unification of the Canadian Forces. Senator Forrestall subsequently served as Defence Critic from 1966-1979 and served over that period of time as a member of the House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

From 1979-1984, the Honourable J. Michael Forrestall served as a member or alternate to the North Atlantic Assembly. During that period of time he also served as General Rapporteur of the North Atlantic Assembly's Military Committee and presented the committee report entitled *Alliance Security in the 1980's*. In November of 1984, Senator Forrestall led the Canadian delegation to the 30th Annual Session of the North Atlantic Assembly.

In 1984, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and in 1986, the Minister of Regional Industrial Expansion and the Minister of State for Science and Technology. He was a candidate in the 1988 General Election and defeated. In 1989, Senator Forrestall was appointed to the Board of Directors of Marine Atlantic, and then in 1990, appointed to the Veterans Appeal Board.

On September 27, 1990, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed to the Senate of Canada. From 1993-1994 he was a member of the Joint Parliamentary Committee on Canada's Defence Policy and serves to this day as Defence critic in the Senate. Senator Forrestall is currently Deputy Chair of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, a member of the Standing Committee on Internal Economy. The Honourable J. Michael Forrestall has, in the past, served as a member of the Senate

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Forrestall)

Special Committee on the Canadian Airborne Regiment in Somalia, Senate Standing Committee on Foreign Affairs, Senate Sub-Committee on Veterans Affairs and Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and Chair of the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security.

The Honourable J. Michael Forrestall is currently a member of the NATO Parliamentary Association, Inter-Parliamentary Union, Commonwealth Parliamentary Association, Canada-U.S. Inter-Parliamentary Group and the Royal Canadian Legion.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Kenny)



The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. His early political career began in 1968 as the Executive Director of the Liberal Party in Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-88) and (1989-91), the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, and is Deputy-Chair of the Special Committee on Illegal Drugs. The Senator is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee of the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.

EMAIL: kennyco@sen.parl.gc.ca

Website: <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Meighen)



The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN,
Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He is Chairman of Cundill Funds (Vancouver) and sits on the Board of Directors of Deutsche Bank Canada, Paribas Participations Limited, AMJ Campbell Inc., J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Senator Meighen's record of community service includes the Salvation Army, Stratford Festival, Toronto and Western Hospital, Prostate Cancer Research Foundation, Atlantic Salmon Federation, T.R. Meighen Foundation, University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management, Université Laval, McGill University.

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three children.

APPENDIX XI

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE

(Senator Smith)

The Honourable David P. Smith, Senator

In addition to being a most able and respected lawyer, the Honourable David Smith has a distinguished record of public service.

Mr. Smith earned a B.A. in Political Science from Carleton University in 1964 and an LL.B from Queen's University in 1970. He was called to the Bar in Ontario in 1972. During a very distinguished career, Mr. Smith has become a foremost practitioner of municipal, administrative and regulatory law.

At the time of this appointment, Mr. Smith was Chairman and Partner of Fraser Milner Casgrain LLP, one of Canada's oldest and largest law firms. In 1998, with the formation of Fraser Milner, Mr. Smith was named the firm's first Chairman. Previously, Mr. Smith was Chairman of Fraser & Beatty.

From 1980-84 Mr. Smith sat in the House of Commons as Member of Parliament for the riding of Don Valley East where he also served as Minister of State (Small Business and Tourism). In 1972, he was elected to Toronto City Council. After his re-election in 1974, he was appointed to the Executive Committee of the City of Toronto and Metro Toronto Council. He was re-elected again in 1976 and was subsequently appointed President of Toronto City Council and Deputy Mayor of Toronto.

Mr. Smith became very active in the Liberal party in the 1960's and held such positions as National President of the Young Liberals, Executive Assistant to Keith Davey who was national director, and executive assistant to the Hon. Walter Gordon and the Hon. John Turner.

Mr. Smith has lent his time to numerous voluntary and philanthropic organizations. He has sat on the Board of Governors of Exhibition Place, as well as on the boards of the Salvation Army, Toronto General Hospital, Mount Sinai Hospital and George Brown College. He has served as Chairman of the Retinitis Pigmentosa Foundation and as Vice Chairman of the O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Mr. Smith and his wife, Heather, have raised three children: Alexander, Kathleen and Laura. He is 61 years of age.

Current Member of the following Senate committee(s):

APPENDIX XI

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE

(Senator Smith)

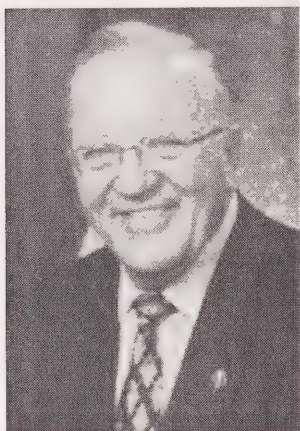
Foreign Affairs

Legal and Constitutional Affairs

National Security and Defence

Rules, Procedures and the Rights of Parliament

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Wiebe)



The Honourable JOHN (JACK) WIEBE, Senator

Jack Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly.

And in 1994, he became the first farmer to be appointed to the position of Lieutenant Governor of Saskatchewan in almost 50 years.

Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Center district of the province, and from 1970-86 he was owner and President of L&W Feeders Ltd.

Senator Wiebe has been very involved with the co-operative movement, and has served on the Main Center Wheat Pool Committee, the Herbert Credit Union, the Herbert Co-op, and the Saskatchewan Co-operative Advisory Board. He has also been active with the Saskatchewan Wheat Pool, and the Saskatchewan Stock Growers Association. He is currently the Saskatchewan Chairman of the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Wiebe was elected in 1971 and 1975 as a Member of the Saskatchewan Legislative Assembly for the constituency of Morse.

Senator Wiebe and his wife, Ann, have raised three daughters and have four grandchildren.

Current Member of the following Senate committee(s):

Agriculture and Forestry
National Security and Defence
Subcommittee on Veterans Affairs

APPENDIX XII
BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT
(Chief Warrant Officer (Ret'd) Dessureault)

Chief Warrant Officer
J.J.L.M. Dessureault,
OMM, CD

Canadian Forces
Chief Warrant Officer



Chief Warrant Officer Dessureault was born on 2 November 1945 in Shawinigan, Quebec. He enrolled in the Canadian Army on 26 March 1964 and completed his training at the Royal 22e Regiment depot at Valcartier, Quebec. In September of that year, he was posted to the 2nd Battalion Royal 22e Régiment, then stationed at Valcartier.

In July 1965, he accompanied the unit to Werl in Northern Germany for a period of four years. Upon his return to Canada in November 1969, he held a variety of positions within the 3rd Battalion until June 1971, date where he rejoined the 1st Battalion, which had been transferred to Lahr in Southern Germany. In April 1972 he was promoted to Master-Corporal.

In August 1974, following his return to Canada, he was promoted to the rank of Sergeant, initially acting as section commander and then as platoon Second in Command for the 3rd Battalion at Valcartier. In August 1976 he is affected to the 1st Battalion for a duration of five years. He was promoted twice during that posting.

In June 1983, he returned to Canada to assume the duties of Master Warrant Officer of the military drill training section at the Collège militaire royal de Saint-Jean, Quebec. In June 1986, he was appointed to a position of company Sergeant-Major at the 2nd Battalion. He accompanied the unit to Cyprus in February 1987. During this tour of

APPENDIX XII
BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT
(Chief Warrant Officer (Ret'd) Dessureault)

duty, he was promoted to the rank of Chief Warrant Officer and, in June 1987, was posted to Headquarters "Secteur de l'Est" in Montreal.

In June 1990, following his three-year posting, he was assigned the position of Regimental Sergeant-Major of the 1st Battalion Royal 22e Régiment. On 8 April 1992, he accompanied this unit to the former Yugoslavia as part of a United Nations peacekeeping mission. He was therefore the first Regimental Sergeant-Major to be deployed with a battle group since Korea. When he returned to Canada in June 1993, he was assigned the duties of Chief Warrant Officer Land Force Quebec Area. On 20 June 1996, he is nominated Chief Warrant Officer of the Land Force Command. He is the Canadian Forces Chief Warrant Officer since 15 June 1999 until retirement the 31 July 2001.

November 1994, he was decorated Member of the Order of Military Merit and promoted to the rank of Officer of Military Merit in January 2000

Chief Warrant Officer Dessureault is married to Marianne Claassen, who is originally from the Netherlands; they have one daughter, Désirée.

APPENDIX XII

BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT

(Major-General (Ret'd) Keith McDonald)



MAJOR-GENERAL(Ret) G. Keith MCDONALD

MGen McDonald grew up in Edmonton, attended College Militaire Royal in St. Jean and Royal Military College in Kingston (RMC), graduating in 1966 and being awarded his pilot wings in 1967.

He instructed on T-33 aircraft at Canadian Forces Base, Moose Jaw Saskatchewan. In 1970, he was posted to RMC as a Squadron Commander and later the Assistant Director of Cadets.

1973 saw MGen McDonald return to the cockpit training on the CF-5 and CF104 aircraft. He was posted to 439 Squadron at CFB Baden-Soellingen in 1974 flying the CF104 in the ground attack role. Promoted to Major in 1977, MGen McDonald became the Group Tactical Evaluation Officer in 1978.

In 1980, MGen McDonald attended the Royal Air Force Staff College at Bracknell in England. Promoted to Lieutenant-Colonel in January 1981, he returned to National Defence Headquarters responsible for CF-18 operational planning and CF-18 equipment purchases. In 1982, he moved to the CF-18 Project Management Office as the Operational Requirements Manager.

MGen McDonald completed CF-18 Training at CFB Cold Lake, prior to returning to CFB Baden-Soellingen in 1985 as the first CF-18 Squadron Commander of 439(Tiger) Squadron. In July 1987, he was promoted to Colonel and posted to NDHQ as Director Professional Education and Development. In July 1989, MGen McDonald assumed command of CFB and #4 Wing Baden-Soellingen. During his tenure as Base/Wing Commander he oversaw the mounting of the CF18 air task group to the Persian Gulf War and set in motion the closure of Baden. In 1992, he returned to NDHQ as Special Assistant to the ADM(Per) and in July 1993 assumed the newly created position which combined the SA/VCDS and the Director of the NDHQ Secretariat.

APPENDIX XII
BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT
(Major-General (Ret'd) Keith McDonald)

In June 94, General McDonald was promoted to Brigadier General and assumed the duties of Director General Aerospace Development at NDHQ. He was promoted to Major General in 1996, assuming the position of director of combat operations, Headquarters North American Aerospace Defense Command at Colorado Springs, USA. He held that position until his retirement from the Canadian Forces in 1998 after 37 years in the Canadian Forces.

Gen McDonald has accumulated over 4000 hours of pilot in command flying time, primarily in the CF18, CF104, CF5 and T-33. Professional education includes a Bachelors degree in Politics and Economics, staff school, the RAF Staff College, Post Graduate Courses in Business at Queens University, the National Security studies course, and numerous project management courses.

After leaving the military in 1998, Gen McDonald served a period of "conflict of interest" prior to joining BMCI Consulting as a Principal Consultant in the Aerospace and Defence Division. In 2002, he left BMCI to set up his own consulting business, KM Aerospace Consulting.

Gen McDonald is married to the former Catherine Grunder of Kincardine, Ontario, and they have two grown daughters, Jocelyn and Amy.

APPENDIX XII

BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT

(Grant Purves and Barbara Reynolds)

GRANT PURVES

A senior research officer, Mr. Purves joined the Parliamentary Research Branch of the Library of Parliament in 1974. Since then he has helped a number of Parliamentary committees prepare major studies. He was assigned to the Senate Committee on National Security and Defence in 2001.

Mr. Purves has a strong academic background in military and East European history.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds has worked with Canadian parliamentarians for 28 years in various capacities. Trained as a sociologist, she worked for 10 years as a research officer for the Library of Parliament, assisting committees involved in the area of social affairs. During this time she served for three years as Director of Research for the House of Commons Committee on Disabled Persons that produced the landmark report entitled *Obstacles*.

An associate of the Parliamentary Centre for 15 years, she organized fact-finding visits for legislators to and from the United States as well as study tours to Canada for legislators from African and Southeast Asian countries. She coordinated professional development programs for legislators and their staff, and wrote guidebooks on the operation of parliamentarians' offices in Ottawa and in their constituencies. In addition, she served as the director of the Parliament, Business and Labour Trust, a program under which legislators spend up to a week with major corporations and trade unions.

From 1985 to 2000 she also served as adviser to the Canadian Group of the Inter-Parliamentary Union, the worldwide organization of legislators that serves as the parliamentary wing of the United Nations.

APPENDIX XII

BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT

(Grant Purves and Barbara Reynolds)

In April 1998, she joined the Senate Committees Directorate as a Committee Clerk. Her committee assignments have included: Security and Intelligence; Boreal Forest, Fisheries; Transportation Safety; Veterans Affairs; and National Security and Defence. In June 2002, she received the Speaker's Award of Excellence for her work in the Senate.

APPENDIX XIII

INDEX TO THE REPORT

SENATE OF CANADA

National Security and Defence,

Standing Senate Committee

2nd Session, 37th Parliament, 2002

INDEX

*For An Extra \$130 Bucks:
Update on Canada's Military Financial Crisis
A View From the Bottom Up
Report, October 2002*

A Nation at Risk

Conference of Defence Associations, October 2002,
p:13

Afghanistan

Battalion, inability to supply, p:11
Field efforts, lack of capability, p:69-70
Navy, operations, p:30

Air Force

Air surveillance, improving, p:31
Flying hours, increase, p:31
403 Wolf Squadron, CH 146 Griffon helicopters,
p:46
Personnel
Lack of experience, p:22
Military Occupation (MO), trades, coded RED,
p:22
People resource limited, p:22
Pilots with contract obligations, leaving, p:22
Preferred Manning Levels (PMLs), p:22
Shortages, p:22,41-2
Rejuvenation, turnaround period, p:27
Strategic lift capability, p:33,65
Training, time needed, p:27,30
2001 business plan, p:21-2

Apollo, Operation

See
Operation Apollo

Armoured Personnel Carriers (APCs)

Number, needs, p:67

Army

Array of tasking, lack of resources, p:25
403 Wolf Squadron, CH 146 Griffon helicopters,
p:46
Infantry battalions, understrength, p:37
Lack of personnel to sustain tempo of operations and
modernization, p:45
Personnel, shortages, p:22,45
Rejuvenation, turnaround period, p:27
Training, time needed, p:27,30,47
Units, withdrawn from coastal provinces, p:65

Auditor General of Canada

Report of the Auditor General of Canada, 2001, p:13

Aurora maritime patrol aircraft

Personnel, p:51
Pilots
Anti-submarine training, elimination, p:56
Flying hours, p:56
Simulators, use, p:56
Overflights, weekly patrols, p:55
Upgrade, timeframe, p:66

Black, Dean C., Lieutenant Colonel, Commanding Officer, 403

Squadron, CFB Gagetown, National Defence
Department
Reserves used for staff, computer technicians, p:46

Black Watch (Militia)

Operational crisis
Equipment, shortage, obsolescence, needs, p:61-2
"Hands on" or practical parts of courses unavailable
at armoury, p:62
Live ammunition, shortage, p:62
Modern personal kits for male and female recruits,
p:62
Operational and training funds, p:61
Recruiting drive, success, problems, p:61
Training equipment and aids, p:62
Personnel crisis
Historical and military appeal, p:52
New officers and men, problem recruiting, p:52
Pre-service in militia, transfer to Regular force,
p:52-3
Recruiting
Organized and controlled on Brigade level, p:52
Recruitment process and start of training, delays,
p:52
Strangled by red tape, p:52
Training
Instructors, shortage, p:53
Training at local level, capacity, p:53

Borden, Canadian Forces Base

Operational crisis
Higher levels of pay and signing bonuses on re-
enlistment, p:59-60

APPENDIX XIII

INDEX TO THE REPORT

Tempo of operations, unrealistic, cause for not re-enlisting, p:60
Training courses, difficulty in getting, p:59
Personnel crisis
Recruiting drive, success, results, p:48
Recruiting Group Structure, p:48
Reservists, planned recruitment intake, p:48
Tempo of operations, not incentive to re-enlist, p:48
Training
Introductory courses in different trades, capacity to give, p:48
New recruits, capacity to train, p:48

Bosnia Herzegovina

Field efforts, lack of capability, p:69-70
Operation Palladin, Canadian contribution, p:20

Buck, Ron, Vice-Admiral, Chief of the Maritime Staff, National

Defence Department
Canadian military, revitalizing, urgency, p:25

Burke, Greg, Captain (N), Chief of Staff, Maritime Forces Atlantic,

National Defence Department
Command, challenges facing, p:42

Canada

Creation of less turbulent world, commitment to assisting, p:11-2,
14
Defence of a continent, of the population, of its allies, commitment,
p:11,19,71
Foreign aid, spending, p:12
"Glaring inadequacy", quote by Mr. Manley, p:11
Haven from turmoil and poverty, p:7
International commitments, contributions, p:20
Isolationism, political practice, p:12
Lands and waters, air surveillance, p:31
Military strength, spending, statistics, p:8-9
Position on world stage, international image,
p:12,19,71
World turmoil, vulnerable target, p:5,9,10

Canadian Air Division, Winnipeg

Capital equipment crisis
Airlift capacity, review, p:65
Army units, moving by air, premium, p:65
Disaster Assistance Response Team (DART)
Antonov class transport aircraft, renting, p:65
Base, p:65
Equipment, storage, p:65
Equipment and personnel, Hercules flights needed to move, p:65
Hercules aircraft, percent serviceable, p:65

Canadian Armed Forces

Afghanistan, battalion, inability to supply, p:11
Built-in safety mechanisms, erosion, p:21
Canadian governments, treatment, p:7-8
Combat capability, readiness and sustainability
Military leaders and DND bureaucrats, openness when appearing
before parliamentary committees, p:23-5,29

Military planners to review existing commitments and operational
plans, p:29
Politicians, attitude, p:24-5,29
Present situation, consequences, p:21
Senior personnel, crisis management mode, p:29
Soldiers, position, p:25
"Spin doctor in uniform", p:23
Status quo unsustainable, p:25
Defence against turmoil and poverty, providing, p:5-8
Defensive military capacity, insurance policy, p:7-8
Equipment
Allies and enemies, difference, comparison, p:63
Antique road show, p:63
Cannibalization, p:32,38
Capital equipment crisis, p:63-7
Maintenance, insufficient, p:25-6
New, purchasing, hiring of project managers, p:28
Operations and maintenance budget, p:54
Recognition equipment, protection against friendly fire, p:34
Regular scheduled maintenance, opportunity to conduct, p:28,32
Spare parts bins, refilling, p:32,38
Technicians, shortage, p:37
International performances, p:20-1
Military bases, infrastructure, p:54
Missions, fulfilling, p:5-6
Operational crisis, p:54-62
Personnel
Burnout, p:32
Constraints, not allowed to do their job, p:26
Crisis, p:37-53
Female combat clothing, p:34
Paid strength, p:48
Re-enlistment rate, low, p:32-3
Sick leave, increase, reasons, p:26,38
Trained, effective, number, p:5,27,32-3,37,48
Turnover, p:33
Understaffing, results, p:37-8
Uniforms, fitting battlefield, p:34
Quality of life
Annual leave, best time to take, p:28
Home time, insufficient, p:25
Living quarters, accommodations, p:32,34
Offices, p:32
Pay raises for lower ranks, p:33
Pressure on marriages, p:33
Reintegration into family, p:28
Time between deployments, stress, p:38
Recruiting and retention
Enlistment, campaign, p:27,33
Job satisfaction, attitude, p:38
Processing of recruits, delays, p:38
Specialist bonuses, p:33
Rejuvenation, revitalization, restructuring
Cash alone, not solution, p:17-8
Commitment to world and allies, p:19-20
Government, central agencies, attitude, p:29
Moratorium on overseas deployments, two-year, exceptions, p:18-9,
27,31
Overseas operations, pulling back, impact, p:18-9
Process, p:27-30
Rope-a-dope technique, p:17
Strategic retreat, connotation, p:17

APPENDIX XIII

INDEX TO THE REPORT

- Time needed, **p:18.27**
- Turnaround period, **p:27**
- Urgency, **p:25**
- See also below* Training
- Spending, investments
- Frugality, consequences, **p:8**
- Increase, recommendation, **p:13-6**
- Levels, impact on Canadian position on world stage, **p:12**
- Tempo of operations, impact, **p:38**
- Total Force concept, **p:40**
- Training
 - Above battalion level, absence, **p:38**
 - Basic qualification courses, waiting period, **p:38**
 - Battalion-level, with allies, **p:32**
 - Enhanced future performance, suffering, **p:25**
 - Flying hours, increase, **p:31**
 - Hands-on experience, **p:26**
 - Individual and collective training, **p:31**
 - Innovative programs, DND planning units, **p:28**
 - Insufficient, depleted capacity, consequences, **p:25.27.39**
 - “Missions du jour”, impact, **p:25**
 - New career training courses, **p:28**
 - Programs, refocussing, **p:27**
 - Recruits twiddling their thumbs, **p:27.31.38**
 - Reserves, improving capabilities to level of regulars, **p:31**
 - Retaining skills, adding new skills, **p:31**
 - Training personnel and material, **p:39**
 - Training units from operational formations, **p:38**
 - Virtual training, future, **p:26**
 - World peacekeeping missions, contribution, **p:9**
 - See also* Air Force; Army; Bases by name; Navy;
- Reserves
- Canadian Forces Bases**
 - See*
 - Borden; Cape Scott; Esquimalt; Gagetown; Halifax; Kingston;
 - Petawawa
- Canadian Forces Parachute Centre**
 - Personnel crisis
 - Elimination, cost cutting measure, **p:50**
 - Parachute capability, essential, **p:50**
- Canadian Forces Support Training Group**
 - Responsibility, **p:48-9**
- Cape Scott, Canadian Forces Base**
 - Personnel crisis
 - Apprentice program, need for, **p:43**
 - Facility, inability to meet needs of Atlantic fleet, **p:43**
 - Labour shortage, **p:43**
 - Work force, aging, **p:43**
- Caught in the Middle: an Assessment of the Operational Readiness of the Canadian Forces*
 - Conference of Defence Associations, October 2001, **p:13**
- CF-18 fighter aircraft**
 - Annual flying hours, **p:55-6**
 - Low-level flying, practice, **p:55**
 - Upgrade, timeframe, **p:66**
- Conference of Defence Associations**
 - A Nation at Risk*, October 2002, **p:13**
 - Caught in the Middle: an Assessment of the Operational Readiness of the Canadian Forces*, October 2001, **p:13**
- Council for Canadian Security in the 21st Century**
 - The People's Defence Review*, September 2002, **p:13**
- Dietrich, Dan**, Chief Warrant Officer, One Canadian Air Division.
 - National Defence Department
 - Quality of life of Air Division personnel, **p:42**
- Disaster Assistance Response Team (DART)**
 - Antonov class transport aircraft, renting, **p:65**
 - Base, **p:65**
 - Equipment, storage, **p:65**
 - Equipment and personnel, Hercules flights needed to move, **p:65**
 - Hercules aircraft, percent serviceable, **p:65**
- 8 Wing Trenton**
 - Capital equipment crisis
 - Hercules upgrade, common cockpit configuration, **p:66**
 - Search and rescue, using Hercules, **p:66**
 - Strategic lift, renting, impact on credibility, **p:66**
 - Transport capabilities, review, **p:66**
 - Operational crisis
 - Airlift missions turned down, **p:60**
 - Hercules transports, aging fleet, maintenance problems, **p:60**
 - Highly trained personnel not re-enlisting, reasons, **p:60-1**
 - Spare parts, availability, **p:60-1**
 - Personnel crisis
 - Air force trades, amalgamation, poorly planned, **p:49**
 - Aircraft, shortage, **p:49**
 - Aircraft technicians, eligibility for retirement, **p:49**
 - Airlift forces, flexible, **p:49**
 - Search and rescue and deployable support, **p:49**
 - Spare parts and equipment, lack of, disincentive to re-enlist, **p:49**
 - Tempo of operations, **p:49**
 - Training
 - Pilots, **p:49**
 - Technicians, on-job training, time needed, **p:49**
- Esquimalt, Canadian Forces Base**
 - Capital equipment crisis
 - Afloat Logistics Sealift to replace the Protecteur class replenishment ships, **p:63-4**
 - Maritime Helicopter Project to replace the Sea King, **p:63-4**
 - Operational crisis
 - Aurora aircraft overflights, weekly patrols, **p:55**
 - Family housing, expensive, **p:55**
 - Fleet kept at highest level of readiness, **p:55**
 - Maritime Forces Pacific (MARPA), surveillance role, **p:55**

APPENDIX XIII

INDEX TO THE REPORT

Reduced budgets, impact, p:55
Sea days a year, p:55
Sea King helicopters, p:55
Personnel crisis
At-sea training capacity, p:41
Junior officers, p:40
Reservists
Lack of training, p:40-1
Maritime Coastal Defence vessels, manning, p:41
Screening officers and ranks for overseas deployment, p:40
Ships, lacking proper complement of personnel, p:40
Ships and crew, preparing for war, p:40
Ships left tied up, p:40
Technical trades, short-staffed, p:40
Tempo of operations, impact, p:41

Facing Our Responsibilities: The State of Readiness of the Canadian Forces
National Defence and Veterans Affairs, Standing Committee, report,
May 2002, p:13

Foreign aid
Spending, p:12

403 Wolf Squadron
CH 146 Griffon helicopters, p:46

Fraser, Jamie D., Rear-Admiral, Commander, Maritime Forces Pacific,
National Defence Department
Ships and crew, preparing for war, p:40

Gagetown, Canadian Forces Base
Capital equipment crisis
Armoured Personnel Carriers (APCs), number, needs, p:67
New wheeled equipment, housing under cover, no funds to build
garages, p:67
Operational crisis
Adequate training, lack of, consequences, p:57
Base infrastructure, buildings, deterioration, p:57
Base training areas, renovations, p:57
Single rooms, shortage, p:57
Spare parts and ammunition for new equipment, p:57
Staff and students living in tents, p:57
Personnel crisis
Computer technicians, replaced by aircraft technicians, p:46
Enlisted personnel, demoralized, reasons, p:45
Facilities for families, suitable, p:45
French-speaking medical support in the city, p:45
Lack of personnel to sustain tempo of operations and modernization, p:45
Medical specialists, p:45
Reserves, relied on for staff, p:46
School children with special needs, little assistance, p:45
Space, personnel doubled and tripled up in inadequate barracks, p:45

Training
Capacity, p:45
403 Wolf Squadron, CH 146 Griffon helicopters, p:46
Instructors, augmented with instructors from operational units, p:45-6
Recruits, needs, p:46
Students, number, p:45-6
Training days, p:46

Golan Heights

United Nations mission, personnel commitment, p:20

Halifax, Canadian Forces Base

Capital equipment crisis
Afloat Logistics Sealift to replace the Protecteur class replenishment ships, p:63-4
Maritime Helicopter Project to replace the Sea King, p:63-4
Operational crisis
Larger 3 and 4 bedroom apartments, need for, p:56
Military housing, substandard, p:56
Needed equipment, length of time to get, p:56
Permanent Married Quarters (PMQs), p:56
Smaller military apartments, demand for, vacancy, p:56
Technicians, shortage, p:56
Tempo of operations and quality of life, tensions, p:56
Personnel crisis
At-sea days, p:43
Budget cuts, p:42
Command, challenges, p:42-3
Equipment, reduction, p:42
Fleet, maintenance, shortage of technicians, p:42
Personnel, fewer, p:42
Quality of life, p:42

Reserves

At-sea days, p:43
At-sea training, p:43
Coastal patrol boat crews, p:43
Ships prepared for deployment, staffing, p:43
Tempo of operations, p:42

Hall, Steve, Major, Deputy Commandant of the School of

Communications and Electronics, CFB Kingston, National Defence
Department
School, role, p:57

Henault, Raymond R., General, Chief of the Defence Staff, National
Defence Department
Combat capability, status quo unsustainable, p:25

Henderson, Georgie, Major, CFB Trenton, National Defence Department
8 Wing Trenton, activities, p:49

Hercules transport aircraft

Aging fleet, maintenance problems, p:60.66
Highly trained personnel not re-enlisting, reasons, p:60-1

APPENDIX XIII

INDEX TO THE REPORT

Percent serviceable, **p:65**
Search and rescue, use, **p:66**
Spare parts, availability, **p:60-1**
Upgrade, common cockpit configuration, **p:66**

Hincke, Joe, Colonel, Commanding Officer, 12 Wing Shearwater.
National Defence Department
Deferred recruiting, **p:44**

Intelligence gathering
Asymmetrical threats, countering, **p:34**
Canadian Forces intelligence, surveillance and reconnaissance project,
p:34
Capacity, **p:34**

Isolationism
Canada, political practice, **p:12**
United States, political thought, **p:12**

Jeffery, M. K., Lieutenant-General, Chief of the Land Staff, National
Defence Department
Lack of resources, **p:25**

Kingston, Canadian Forces Base
Operational crisis
Building lost to downsizing, **p:57-8**
Insufficient training capacity, debilitating effect,
p:58
Low-level technicians, **p:58**
Old, unused buildings, no funds to tear down, **p:58**
Performance-Oriented Electronics Training
program, capacity, **p:58**
Portable structures, double trailers, garage, use as
classroom, **p:58**
Radio, telephone and computer communications,
p:57
Space, lack of, negative impact, **p:57-8**
Students sharing accommodation, **p:58**
Water supply, brown colour, **p:58**
Personnel crisis, training
Instructors, shortage, three year posts, **p:47**
Non-commissioned ranks and officers, cost of
training, **p:47**
Personnel Awaiting Training (PAT), **p:46**
Reserves, training opportunities, **p:47**
Resources devoted, **p:47**
Trade qualification courses, waiting period, **p:46-7**

Liliental, Mark, Lieutenant-Colonel, CFB Borden,
National Defence
Department
Canadian Forces Support Training Group, **p:48**

Macedonia
NATO operation to collect weapons, officer
assigned, **p:20**

MacLeod, Barry W., Colonel, Commander, 3 Area
Support Group.
CFB Gagetown, National Defence Department
Single rooms, shortage, **p:57**
Training capacity, **p:45**

Manley, Hon. John, former Minister of Foreign
Affairs
Canada's "glaring inadequacy", quote, October 4,
2001, **p:11**

Maritime Coastal Defence vessels
Reserves, manning, **p:41**

Maritime Forces Pacific (MARPAAC)
Sea King, support, **p:55**
Surveillance role, **p:55**

Maritime Helicopter Project
Replacing Sea King, **p:33,63-4**

Military Occupation (MO)
See under
Air Force - Personnel

Mitchell, Greg, Brigadier-General, Commander, Land
Forces Atlantic
Area, National Defence Department
Training capacity, **p:45**

**National Defence and Veterans Affairs, Standing
Committee**
*Facing Our Responsibilities: The State of Readiness
of the Canadian
Forces*, report, May 2002, **p:13**

National Defence Department
Baseline budget
Immediate increase
\$4 billion, recommendation, distribution, **p:13-
5,18,31-4**
Institutions and committees, recommendations,
p:13-4
\$130 per Canadian, **p:13-6,31**
Increases in future years, **p:13-4**
NATO nations, comparison, **p:9,16**
Per capita spending, comparison, **p:8-9,15-6**
Percentage of GDP, **p:9**
Total, **p:13**

**National Security and Defence, Standing Senate
Committee**
Recommendations, **p:13-4,18**
Report, February 2002, **p:5,13**
Visits to military bases and installations, reasons,
p:35

Navy
Afghanistan, invasion, operations, **p:30**
At sea-on land time, split, **p:40**
Frigates, protection, **p:33**
Maritime Helicopter Project, **p:33,63-4**
"Oilers", support ships, capacity, **p:64**
Personnel, shortages, **p:22,40-1**
Reserves, staff shortage, **p:41**
Rejuvenation, turnaround period, **p:27,30**
"Roll-on, roll-off" sealift capability, **p:64**
Sea days a year, **p:55**
Ships tied up, lack of crews, **p:32,37**
Steaming days, **p:32**
Total Force concept, **p:40**
Training, time needed, **p:27,30**

APPENDIX XIII

INDEX TO THE REPORT

19 Wing Comox

Personnel crisis
Aurora Maritime Patrol Aircraft, p:51
407 Squadron, yearly flying hours, p:51
443 Squadron, helicopters, yearly flying hours at sea and on shore, p:51-2
Patricia Bay Detachment, p:51

Nordick, Glenn, Brigadier-General, Deputy Commander, Land Forces
Doctrine and Training System, CFB Kingston, National Defence
Department
Resources devoted to training, p:47

North Atlantic Treaty Organization (NATO)
Missions, Canadian contribution, p:20
Operation in Macedonia, officer assigned, p:20

Operation Apollo

Canadian contribution, p:20
12 Wing Shearwater, contribution, p:44

Operation Palladin

Bosnia Herzegovina, Canadian contribution, p:20

Orr, Ken, Major, CFB Borden, National Defence
Department
Recruiting Group Structure, p:48

Palladin, Operation

Bosnia Herzegovina, Canadian contribution, p:20

Payne, Richard, Captain (N), Commanding Officer, Fleet Maintenance
Facility Cape Scott, Maritime Forces Atlantic, National Defence
Department
Facility, importance, p:43

Performance-Oriented Electronics Training program

Capacity, p:58

Permanent Married Quarters (PMQs)

See under
Halifax, Canadian Forces Base - Operational crisis

Personnel Awaiting Training (PAT)

See under
Kingston, Canadian Forces Base - Personnel crisis

Petawawa, Canadian Forces Base

Capital equipment crisis
Armoured Personnel Carriers (APCs), number, needs, p:67
New wheeled equipment, housing under cover, no funds to build
garages, p:67
Operational crisis
Field exercises and ammunition for live fire training, p:61
Lack of resources and challenge, reason not to re-enlist, p:61

Personnel crisis
Base, too small to allow infantry, tanks and artillery to manoeuvre together, p:51
Brigade units, building up to full establishment, p:51
Double tasking, p:50
Field exercises, p:51
1st Battalion of the Royal Canadian Regiment, p:50-1
JTF2, p:51
Personnel lost to postings and sick leave, p:50-1
Resources wasted on planning and not leading to deployment, p:50
Soldiers with most initiative, challenge, re-enlistment, p:51
Tempo of operations, stress, p:51
Training
Ammunition for live fire training, p:51
New ideas, p:51
Platoons, exchanges to encourage interoperability, p:51
School of reconnaissance skills, p:51
Special units, creation, p:51

Pile, T.H.W. (Tyron), Captain (N), Commander, Maritime Operations
Group Four, Maritime Forces Pacific, National Defence Department
Reserves manning the Maritime Coastal Defence vessels, p:41

Preferred Manning Levels (PMLs)

See under
Air Force - Personnel

Recruiting Group Structure

Personnel, p:48

Report of the Auditor General of Canada, 2001

Auditor General of Canada, p:13

Reserves

Maritime Coastal Defence vessels, manning, p:41
Naval Reserve, staff shortage, p:41
Strength, planned increase, funding, p:47
Standards of leadership and professionalism, p:40
Training
Improving capabilities to level of regulars, p:31
Technological revolution, impact, p:47

Sea King helicopters

Airworthy, expensive maintenance and repair program, p:64
Atlantic and Pacific fleets, at risk without helicopters, p:63-4
EH 101 helicopters, contract, cancellation, p:64
Keeping safe to fly, p:64
Maintenance time, crews, p:44
Maritime Helicopter Project, replacement, p:33.63-4
Maritime Forces Pacific, support, p:55
Obsolescent, p:63-4
Pilots, shortage, p:44
Serviceability rate, reliability, p:44.64

APPENDIX XIII

INDEX TO THE REPORT

Search and rescue (SAR)

Civilian aircraft, converting into military aircraft, costs, p:66-7
8 Wing Trenton, p:49
Hercules aircraft, use, p:66
Operations and maintenance costs, p:66
Purpose-designed aircraft, availability, lower operating costs, p:66

Security

Asymmetrical global threats, p:7,34
Collective, providing, costs, p:8
North America, defence
Coastlines, coordination of Canadian and U.S. forces, p:34
Joint Space Project, shared surveillance, p:34

17 Wing Winnipeg

Operational crisis
Aurora pilots
Anti-submarine training, elimination, p:56
Flying hours, p:56
Simulators, use, p:56
Funding cutbacks, impact on training, p:55
General level of readiness, p:55
CF-18
Annual flying hours, p:55-6
Low-level flying, practice, p:55
Personnel crisis
Critical personnel, shortage, p:41
Line personnel, use to augment training capacity, p:41
1 Canadian Air Division, challenges, p:41
Operational capacity, diminished, p:41
Quality of life, initiatives to enhance, p:42
Specialists, technicians, retention, bonuses, p:42
Tempo of operations, p:41
Training
Cutbacks in funding, impact, p:41-2
Lack of, source of stress, p:42

Tarrant, Tom, Lieutenant-Colonel, Deputy Director of Army Training,

National Defence Department
Resources devoted to training, p:47

Terrorism

Coalition mission, assigned personnel, p:20

The People's Defence Review

Council for Canadian Security in the 21st Century, September 2002, p:13

12 Wing Shearwater

Capital equipment crisis, Sea King helicopters, keeping safe to fly, p:64
Personnel crisis
Apollo operation, contribution, p:44
Deferred recruiting, p:44
Family time, reduction, p:43-4
Pilots and maintenance personnel, forced to "jetty hop", p:44
Sea King helicopters, maintenance, pilots, p:44
Specialized personnel, shortage, p:44
Tempo of operations, overseas deployments, p:43-4

Training reductions, p:43-4

2 Canadian Mechanized Brigade Group

Operational crisis
Base infrastructure, improvements, p:60
Company headquarters and four platoons, deployment to disaster site, p:65
Computers needed for training, no proper building to house, p:60
Field exercises and ammunition for live fire training, p:61
Lack of resources and challenge, reason not to re-enlist, p:61
Light armoured vehicles, no indoor storage, p:60
Personnel crisis, day-to-day operational tasks, understaffed, p:50

2 Electronic Warfare Squadron, Kingston

Capital equipment crisis
Electronic test models, spare parts, incompatible with equipment of allies, p:67
Equipment, experimental stage, p:67
Operational crisis
Bandwidths assigned to military, restrictions by CRTC, p:59
Equipment, ineffectiveness, frustrations, p:58
"Frequency-hop", capability, p:59
Intelligence Gathering System, problems, p:59

United Nations

Golan Heights mission, personnel commitment, p:20
Missions, Canadian contribution, p:20
Operations, deployment, commitments, p:68-70

United States

Isolationism, political thought, p:12

Ward, Mike J., Colonel, Commander, Combat

Training Centre, CFB
Gagetown, National Defence Department
Lack of personnel to sustain tempo of operations and modernization, p:45

White Paper on Defence (1994)

Recommendations, not following, results, p:68
United Nations operations, deployment, commitments
Battle groups or brigade group, with support, p:68-9
Infantry battalion group, p:68,70
Joint task force headquarters, p:68-9
Naval task group of up to four combatants, support ship and maritime air support, p:68-9
Personnel deployed overseas on continuing basis, number, p:68-9
Plans to institute other measures to sustain commitments or to respond to major crisis, p:70
Single elements or vanguard component, p:68,70
Squadron of tactical transport aircraft, p:68,70
Wing of fighter aircraft with support, p:68-70

Pour 130 dollars de plus . . .

**Mise à jour
sur la crise financière
des Forces canadiennes**

UNE VUE DE BAS EN HAUT

•

Comité sénatorial permanent de
la sécurité nationale et de la défense

Novembre 2002

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
L'ARGENT N'EST PAS TOUT, MAIS...	9
LA FRUGALITÉ N'EST PAS TOUJOURS DE MISE	10
DES DÉPENSES DIGNES D'UN PAYS RECULÉ	12
TOURNER LE DOS AU MONDE	13
POUR 130 \$ DE PLUS...	15
LE RAISONNEMENT DU COMITÉ	16
RECOMMANDATIONS – PARTIE I	
UNE INJECTION DE FONDS POUR COMMENCER	17
RECOMMANDATIONS – PARTIE II	
RETRAITE STRATÉGIQUE: POUR «SOUFFLER»	19
UN NOUVEL ENGAGEMENT À L'ÉGARD DE NOS ALLIÉS, UN NOUVEL ENGAGEMENT À L'ÉGARD DU MONDE	21
TEMPS ET ARGENT	22
NOS CHEFS MILITAIRES ONT DES RESPONSABILITÉS VIS-À-VIS DU PUBLIC	24
LES CANADIENS DOIVENT SAVOIR CE QUE SAVENT NOS SOLDATS	27
QU'ON LEUR PERMETTE DE FAIRE LEUR TRAVAIL	27
LE RAJEUNISSEMENT DES RESSOURCES	28
BESOINS DES PLUS ÉLÉMENTAIRES	30

LA MARINE ET LA FORCE AÉRIENNE AURONT BESOIN DE PLUS DE TEMPS.....	32
L'ESSENTIEL	33
CE QUE LES MILITAIRES NOUS ONT DÉCLARÉ.....	38
<u>UNE GUERRE À MENER SUR TROIS FRONTS</u>	
I. LA CRISE DU PERSONNEL:	
<i>des militaires trop peu nombreux et trop peu formé.....</i>	40
L'INSUFFISANCE DE LA CAPACITÉ DE FORMATION PÈSE LOURD DANS LA CRISE DU PERSONNEL.....	42
CE QU'ON NOUS A DIT DANS LES BASES AU SUJET DE LA CRISE DU PERSONNEL	43
LA BASE DES FORCES CANADIENNES (BFC) ESQUIMALT	43
LA 17E ESCADRE WINNIPEG	44
LA BFC HALIFAX	45
CAPE SCOTT.....	46
LA 12E ESCADRE SHEARWATER	47
LA BFC GAGETOWN	48
LA BFC KINGSTON	50
LA BFC BORDEN	52
LA 8E ESCADRE TRENTON	53
CENTRE DE PARACHUTISME DU CANADA.....	54

BFC PETAWAWA	54
19E ESCADRE COMOX	56
LE BLACK WATCH	56

II. LA CRISE PAR RAPPORT AUX OPÉRATIONS:

<i>fonds insuffisants sur les plans des opérations, de la maintenance et de l'infrastructure</i>	<i>59</i>
--	-----------

BFC ESQUIMALT	60
17E ESCADRE WINNIPEG.....	60
BFC HALIFAX.....	61
BFC GAGETOWN.....	62
BFC KINGSTON	62
2E ESCADRON DE GUERRE ÉLECTRONIQUE (KINGSTON).....	64
BFC BORDEN	65
8E ESCADRE TRENTON	66
BFC PETAWAWA	66
LE BLACK WATCH	67

III. LA CRISE DES BIENS D'ÉQUIPEMENT:

<i>vétusté du matériel militaire canadien</i>	<i>69</i>
---	-----------

BFC ESQUIMALT ET BFC HALIFAX.....	69
REMPLACEMENT DU SEA KING	70
TRANSPORT STRATÉGIQUE	71

1RE DIVISION AÉRIENNE DU CANADA – WINNIPEG	71
AMÉLIORATIONS DES CF18	72
AMÉLIORATIONS DES AURORA	72
8E ESCADRE TRENTON	73
BFC GAGETOWN ET BFC PETAWAWA.....	73
2E ESCADRON DE GUERRE ÉLECTRONIQUE – BFC KINGSTON	74
LE <i>LIVRE BLANC</i> SUR LA DÉFENSE DE 1994 : PROMESSES ROMPUES.....	75
CONSÉQUENCES : UN PAYS AFFAIBLI	78

ANNEXES

I.	ORDRE DE RENVOI	81
II.	RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE FÉVRIER 2002	83
III.	ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ	85
IV.	BASES VISITÉES	107
V.	MISSIONS DES FC À L'ÉTRANGER	111
VI.	STATISTIQUES DU MAINTIEN DE LA PAIX	117
VII.	PÉNURIES CRITIQUES	121
VIII.	LISTE DES PIÈCES	125
IX.	STATISTIQUES	129
X.	ACTIVITÉS DES MÉDIAS	131
XI.	BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ	133
XII.	BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU SECRÉTARIAT	147
XIII.	INDEX DU RAPPORT	153

Introduction

En février 2002, nous, membres du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, avons publié un rapport mettant en lumière de graves lacunes dans l'état de préparation du Canada en matière de sécurité et de défense, à la suite du 11 septembre 2001. Nous réitérons les recommandations de ce rapport, y compris celle concernant la nécessité de hausser les effectifs entraînés des Forces armées à 75 000. La présente Mise à jour maintient que le point où les Forces armées du Canada pourraient encore être rétablies de manière à assurer un niveau raisonnable de défense, tout en continuant à remplir les nombreuses missions qui leur sont confiées par ailleurs, a été dépassé. D'où les recommandations qui suivent, dont au moins une aurait semblé impensable à une époque plus normale, mais que nous considérons comme indispensable dans le contexte mondial troublé d'aujourd'hui, et compte tenu de la vulnérabilité du Canada.

NOUS AVONS PROCÉDÉ DE BAS EN HAUT

Pour la présente Mise à jour, nous avons procédé à une analyse des événements survenus depuis notre premier rapport et nous avons effectué de nombreuses entrevues dans quinze bases et installations militaires, un peu partout au Canada.

Au cours de nos déplacements, nous avons touché du doigt la souffrance des militaires convaincus qui souhaitent protéger leur pays et remplir leurs engagements, alors que le personnel, la formation et les ressources à leur disposition sont d'un niveau trop faible pour leur permettre de réaliser cette mission.

L'argent n'est pas tout, mais...

Les Forces armées canadiennes constituent le premier moyen de défense de notre pays contre l'instabilité, le terrorisme, la domination étrangère et beaucoup des autres fléaux qui rendent la vie impossible dans tant de pays. Du plus loin qu'on s'en souvienne, les immigrants ont été attirés au Canada parce que celui-ci leur offrait un abri sûr contre les turbulences et la pauvreté.

Les Forces armées canadiennes ne sont certes pas notre seul moyen de nous protéger contre le désordre et la pauvreté. Toutefois, lorsque les choses se gâtent – dans un monde de plus en plus instable et incertain –, une armée solide est loin de constituer un luxe, comme semblent le croire les gouvernements du Canada depuis quelque temps. Si la paix et la prospérité comptent parmi les plus grands trésors des citoyens canadiens, c'est de la folie de ne pas les garder et les protéger.

Notre gouvernement ne doit pas oublier que ces trésors ont été menacés au cours de la Seconde Guerre mondiale et de la Guerre froide, mais ils le sont encore plus depuis quelques années, avec les menaces mondiales asymétriques qui sont apparues. Les moyens militaires d'un pays sont une sorte de police d'assurance contre la perte de sa souveraineté nationale et de ses trésors nationaux, lesquels sont trop précieux pour qu'on les tienne pour acquis.

La grande question est essentiellement de savoir si le gouvernement du Canada investit suffisamment dans cette police d'assurance : les Canadiens jouissent-ils de ce que les spécialistes du risque raisonnable appelleraient une sécurité collective suffisante en ce qui concerne leurs vies, leurs biens et leur mode de vie. Selon nous, *la réponse est non*. Le Comité pense également que *les Canadiens pourraient passer, en matière de sécurité, d'un niveau inacceptable à un niveau correct, pour un coût relativement faible*.

La frugalité n'est pas toujours de mise

S'agissant de matériel et de personnel militaire, comme dans bien des domaines, il y a de bonnes affaires à saisir. Toutefois, en règle générale, l'acheteur obtient ce pour quoi il paye. Certes, le Canada est loin d'être un pays pauvre, mais à l'étranger il a la réputation de vouloir se défendre – et défendre ce à quoi il croit – sans trop dépenser. Voici quelques faits avérés :

- Le Canada consacre environ 395 \$ par habitant à la défense.¹
- Le Royaume-Uni consacre environ 1 425 \$ par habitant à la défense.²

¹ Le site Internet du MDN nous apprend que le budget du MDN pour 2001-2002 avec les derniers budgets supplémentaires comme étant de 12,313 milliards de dollars. Le budget principal des dépenses du MDN pour 2002-2003 ramène le budget du ministère à 11,834 milliards de dollars.

² Haut-commissariat du Royaume-Uni, Ottawa; en se fondant sur une population de 60 millions, et sur le taux du change du 23 sept. 2002.

- Les États-Unis consacrent environ 2 000 \$ par habitant à la défense.³
- Même si le Canada, dans l'actuel contexte du terrorisme international, représente une cible militaire manifeste, bien davantage que la plupart des autres petits pays du monde, il se classe au 153e rang sur 192 pour les dépenses de défense en pourcentage du PIB.⁴
- Le Canada se classe au 13e rang sur les 18 pays de l'OTAN pour les dépenses de défense par habitant – devant la Pologne, la Hongrie, la République tchèque, la Turquie et l'Espagne.⁵
- Avec ses quelque 31 millions d'habitants, le Canada est le 34e pays du monde pour la population. Ses forces armées régulières se situent au 56e rang par leur taille, et ses réserves au 77e rang.⁶
- Le 31 août 2002, le Canada se classait 34e dans le monde pour sa contribution aux missions de **maintien de la paix**, puisqu'il fournit **moins de 1 %** des gardiens de la paix internationaux en action.⁷

³ Ambassade des États-Unis, Ottawa; crédit budgétaire de la Défense pour 2003 : 378.6 milliards de dollars américains; calcul fondé sur une population de 288 123 000 habitants et sur le taux de change du 23 septembre 2002.

⁴ Institut canadien d'études stratégiques, **Strategic Profile: Canada 2001**.

⁵ Revue de l'OTAN, Printemps 2001, Tableau : « Dépenses de défense par habitant ».

⁶ Institut canadien d'études stratégiques, **Strategic Profile: Canada 2001**.

⁷ **Maintien de la paix de l'ONU : opérations** "August 2002, Summary of Countries
<http://www.un.org/Depts/dpko/Contributors/Aug2002Countrysummary.pdf>

Des dépenses dignes d'un pays reculé

Quel que soit l'angle adopté, le niveau des dépenses militaires du Canada conviendrait mieux à un pays perdu, situé loin des querelles politiques et financières du monde et sans influence. Mais notre pays est trop grand et trop important pour pouvoir se cacher.

Sur la scène mondiale, non seulement le Canada est un acteur, mais il représente une cible importante et vulnérable. À l'étranger, on l'associe étroitement à la dernière grande superpuissance, son voisin immédiat. Les États-Unis sont sans contredit le point de mire des terroristes, le pays qui attire tous les regards d'un réseau mondial à la fois décidé et fanatique. L'association du Canada avec les États-Unis, et sa proximité par rapport à ce pays, le place sur pourtour immédiat de la cible, à un cheveu du centre.

Tourner le dos au monde

Au-delà de son engagement ferme à défendre son propre territoire, le Canada se doit de participer à la défense de son continent et à celle de ses alliés – les pays de même mentalité, eux aussi ciblés par le mouvement terroriste, qui cherchera ailleurs les vulnérabilités, s'il n'en trouve pas assez sur le sol américain. Le Canada se doit également d'aider à la création d'un monde moins troublé, où la violence aura moins de chances d'éclater.

Comme l'a déclaré le 4 octobre 2001 John Manley, actuellement ministre des Finances, et jusqu'à récemment ministre des Affaires étrangères, le Canada affiche une « *insuffisance flagrante* » de ses moyens de défense, de collecte de renseignements et d'aide étrangère, une insuffisance qui compromet sa capacité de respecter ses engagements et sa réputation internationale : « *On ne peut pas simplement s'asseoir à la table du G8 puis, lorsque vient le moment de payer l'addition, s'en aller aux toilettes* », a déclaré M. Manley, dans une allusion à l'appartenance du Canada au club des sept pays les plus riches du monde, plus la Russie. « *Si vous voulez jouer un rôle dans le monde, même en tant que membre de petite taille du G8, il y a un prix à payer.* »

À l'heure actuelle, le gouvernement du Canada ne semble pas disposé à payer ce prix. Lorsque le Canada a été prié de déployer un bataillon en Afghanistan, il n'a pas pu offrir plus de 800 soldats. Il ne pouvait pas les y transporter ni à l'aller ni au retour, et il n'a pas pu accepter de les remplacer au terme de cette période d'affectation. Cet incident est non seulement gênant pour notre pays, il indique son incapacité à jouer un rôle raisonnable dans sa propre défense.

Sommes-NOUS les isolationnistes?

Partout dans le monde, les observateurs avertis estiment que les pays responsables doivent travailler en harmonie pour améliorer la stabilité et le bien-être international. Beaucoup de citoyens, y compris des Canadiens, craignent que les dirigeants américains ne reculent devant cette responsabilité collective, et ne cèdent à la tentation de l'isolationnisme, une tendance qui a toujours fortement prévalu dans la pensée politique américaine.

Il serait plus utile que les observateurs canadiens s'inquiètent de la forte tendance à l'isolationnisme qui entache la pratique politique canadienne depuis quelques années.

Le Canada a acquis une place importante sur la scène mondiale au début de la guerre 1939-1945. Aujourd'hui, il est sur le point de quitter son rang parmi les acteurs principaux pour rejoindre les figurants. Avec des niveaux de dépenses en matière d'aide étrangère et de préparation militaire qui n'atteignent pas les cibles passées ni les engagements actuels, le Canada est maintenant en train de sombrer dans la non-pertinence pour ce qui concerne la résolution des grands problèmes internationaux.

Pour 130 \$ de plus...

Dans son rapport de février 2002, le Comité recommandait une augmentation annuelle immédiate de 4 milliards de dollars, de manière à porter de 11,8 milliards de dollars à 15,8 milliards de dollars le budget de référence du ministère de la Défense nationale, avec des augmentations futures qui soient réalistes, justifiées et ajustées en fonction de l'inflation.

**La recommandation du Comité
représente 130 \$ par Canadien⁸.**

Ce chiffre de 4 millions correspond aux recommandations de plusieurs autres organismes et comités qui ont étudié cette question, notamment :

Une nation vulnérable, Conférence des associations de la défense (octobre 2002)

Pour assurer la défense d'une nation, Conseil pour la sécurité canadienne au XXI^e siècle (septembre 2002)

Faire face à nos responsabilités : L'état de préparation des forces canadiennes, Rapport du comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants (mai 2002)

Coincé entre les deux : Une évaluation de la capacité opérationnelle des Forces canadiennes, Conférence des associations de la défense, (octobre 2001)

Rapport du vérificateur général 2001, Chapitre 10, "Défense nationale – L'équipement en service."

⁸ Basé sur une augmentation de \$4 milliards et une population de 31 millions.

Le raisonnement du Comité

Certains de ces rapports, peut-être pour que les propositions semblent plus acceptables aux yeux de ceux qui tiennent les cordons de la bourse, suggèrent que l'augmentation soit échelonnée sur plusieurs années. À l'époque, le Comité a expliqué que, **d'après son expérience, des besoins nouveaux pouvaient survenir et restreindre voire annuler les engagements pluriannuels.** D'où notre recommandation de porter immédiatement à 4 milliards de dollars le budget de référence du MDN, et d'apporter des augmentations futures qui soient réalistes, justifiées et ajustées en fonction de l'inflation.

Étant donné le régime fiscal progressif du Canada, les pauvres paieraient bien entendu beaucoup moins que 130 \$ par personne, et les riches paieraient plus. Les avantages, pour les riches, les pauvres et tous les autres, seraient de beaucoup supérieurs à ce que cette dépense représente.

Leur contribution assurerait un pays plus stable et moins menacé, dans un monde plus stable et moins menacé. Selon le Comité, la plupart des citoyens canadiens qui réfléchissent devraient y voir une bonne affaire, encore plus intéressante que l'achat d'une nouvelle robe, qu'une place à un match de la Ligue nationale, ou que n'importe quelle autre de ces gâteries pour lesquelles tant de gens réussissent à trouver les fonds, dans une société libre et prospère.

Ce raisonnement sous-tend les deux recommandations que nous formulons dans la présente Mise à jour. La première est une reprise de nos conclusions antérieures. Quant à la seconde, elle constitue une réaction à la détérioration de la capacité des Forces armées du Canada, dont l'ampleur justifie une attention entière et immédiate du gouvernement pour que l'on puisse réparer les dégâts.

Recommandations – Partie I

Une injection de fonds pour commencer

1

Le Comité répète que la hausse de 4 milliards de dollars des dépenses au titre de la défense recommandée dans notre premier rapport est un MINIMUM et qu'il faut y procéder IMMÉDIATEMENT.

Cette hausse représente une augmentation d'environ 130 \$ par Canadien des dépenses au titre de la défense, qui passent ainsi à quelque 525 \$. C'est un quart seulement de ce que l'Américain moyen dépense au même titre et légèrement plus du tiers de ce qu'y consacrent les Britanniques, qui, tout comme les Canadiens, doivent également financer un système national de soins de santé.

Mais le Comité ne demande pas aux Canadiens de dépenser autant que les Américains ou les Britanniques.

Il ne demande pas non plus que le pays se classe parmi ceux qui consacrent le plus à la défense. Ces 130 \$ de plus ne nous font monter que d'un échelon parmi les pays de l'OTAN et passer devant le Portugal, c'est-à-dire nous classer 12^e sur 18.

Si le Comité sollicitait une hausse par habitant de 200 \$, nous serions en 11^e place, devant l'Italie et le Portugal. Mais ce n'est pas ce que le Comité demande.

Si le Comité prévoyait une hausse de 400 \$ par habitant, cela nous placerait en 7^e place.

Mais ce n'est pas ce que le Comité demande.

Le Comité demande au gouvernement canadien de consacrer 130 \$ de plus par habitant aux dépenses militaires pour que notre principale police d'assurance sur le plan international – notre armée – soit à un niveau tel qu'elle ne soit pas constamment au bord du précipice, dépouillée qu'elle est bien souvent de la formation ou de l'équipement qui assureraient sa sécurité ou son succès.

Recommandations – Partie II

Retraite stratégique :

Pour « souffler »

Le terme de « retraite » a des connotations négatives dans quasiment tous les contextes, notamment militaire. Dans ce dernier contexte, toutefois, l'expression « retraite stratégique » est plus positive, parce qu'elle décrit une situation dans laquelle l'armée se retire pour obtenir un avantage qui la mènera à une victoire stratégique.

Rappelez-vous le célèbre boxeur Mohammed Ali et ses succès sur le ring. Il désignait l'une de ses meilleures tactiques de Rope-a-Dope, qui signifiait se laisser tomber dans les cordes pour feinter l'adversaire et retrouver son énergie pour remporter le combat. C'est un peu ce que le Comité recommande aux Forces armées canadiennes.

À la lumière de la pénurie manifeste de personnel, de formation et d'équipement dans les forces canadiennes, nous sommes désormais convaincus qu'il n'est plus question de résoudre les problèmes militaires du pays avec une simple injection de fonds.

Le Comité estime qu'il est désormais impossible d'injecter simplement de l'argent frais et des ressources pour créer rapidement une force capable de s'acquitter des fonctions que l'armée canadienne peut s'attendre à devoir assumer au cours des quelques prochaines années, surtout compte tenu du fardeau opérationnel confié ces dernières années.

En bref, même si le gouvernement du Canada fait face à ses obligations et injecte immédiatement 4 milliards de dollars dans le budget global de la défense, cela ne suffira presque certainement pas étant donné les multiples missions dont l'armée doit s'acquitter. Presque autant que de fonds, l'armée a besoin du temps nécessaire pour se remettre sur pied afin d'assumer les obligations qui lui ont été confiées en ce début de XXI^e siècle. Le Canada a besoin d'un moment de répit après s'être acquitté de ses nombreuses responsabilités outre-mer, pour recruter, s'entraîner, se rééquiper et repenser son rôle optimal compte tenu du climat actuel en matière de conflits. *Le Comité estime que les Forces armées canadiennes ne pourront procéder à la restructuration, au réarmement et au renouveau dont elles ont tant besoin à moins qu'elles n'abandonnent leurs obligations actuelles outre-mer*, ce qui semblera à certains assez extrême. .

2

Le Comité recommande que toutes les forces armées canadiennes cessent leurs activités outre-mer dès que les périodes de service en cours seront terminées. Cela pourrait prendre jusqu'à six mois.

Le Comité recommande qu'après cela aucune force ne soit déployée outre-mer pendant un minimum de 24 mois. Cela représentera une suspension de 30 mois des déploiements⁹..

⁹ Le Comité recommande de maintenir les activités récurrentes ci-après qui devront être considérées comme faisant exception à l'interruption des opérations outre-mer : attachés militaires, personnel militaire au siège de l'OTAN et du SACLANT, personnel militaire affecté au NORAD (notamment l'état-major de planification des Armées de terre et de mer) et engagements relatifs au AWACS de l'OTAN à Geilenkirchen, en Allemagne

Un nouvel engagement à l'égard de nos alliés, un nouvel engagement à l'égard du monde

Les périodes de service durent normalement six mois. Donc, dans les six mois qui suivront la mise en place par le gouvernement canadien de notre recommandation, toutes les troupes canadiennes seront de retour sur le territoire nord-américain et seront engagées dans le rétablissement des capacités à un niveau efficace.

Le Comité entend déjà les critiques se plaindre que le Canada est en train de passer outre à ses obligations à l'égard de ses alliés. Or, c'est tout à fait l'inverse. Nous devons nous attacher à collaborer avec nos alliés pour assumer notre véritable rôle canadien.

L'image du Canada à l'étranger est déjà ternie. Il est peu probable que le retrait recommandé n'aggrave la situation — en fait nous y gagnerons sans doute en crédibilité, puisque ce sera le signe que nous nous attaquons à un grave problème. En définitive, la capacité du ministère des Affaires étrangères et du commerce international de promouvoir les intérêts nationaux sera rehaussée plutôt qu'affaiblie.

Notre retrait influera sur les relations de travail que nous entretenons avec l'OTAN, les Nations Unies et nos alliés. Le Comité est cependant convaincu que la contribution de notre pays à ces relations est devenue si modeste qu'il faut de toute urgence prendre des mesures draconiennes pour redevenir aptes à jouer un rôle utile. C'est ainsi que le Canada sera de nouveau en mesure de contribuer de manière significative à la stabilité du monde, rôle qui lui revient de plein droit.

Que les forces exsangues du Canada aient pu à l'occasion briller sur la scène internationale depuis dix ans est un hommage à l'esprit et à la ténacité qui ont animé les troupes plutôt qu'au soutien dont elles ont disposé. Or on ne peut compter que sur l'esprit des forces armées canadiennes. Nos troupes et nos alliés méritent un renouvellement de nos capacités et plus vite le Canada s'y attellera, le mieux ce sera.

Le Canada assure actuellement une mission de coalition dans le combat contre le terrorisme, deux missions à l'OTAN et huit missions aux Nations-Unies. Opération Apollo, désignation de l'intervention canadienne dans ce combat, regroupe 1068 soldats. Le Canada a affecté 1579 soldats à l'Opération Palladin, dont le but est de ramener la stabilité en Bosnie Herzégovine. Il a affecté un officier à l'opération de l'OTAN visant à récupérer des armes des factions rebelles en Macédoine. Des huit missions des Nations Unies, la plus large est constituée des 193 personnes affectées au plateau du Golan. Pour en savoir plus sur les missions canadiennes outre-mer, voir l'Annexe 5.

Temps et argent

Le Comité a entendu pendant des centaines d'heures le témoignage de chefs militaires à Ottawa et de militaires de tous les grades dans les 15 bases et installations militaires éparpillées un peu partout dans le pays. À la lumière des témoignages que nous avons entendus ainsi que de l'analyse de la situation militaire dans l'ensemble du monde que nous avons menée, nous ne pouvons que constater que les *Forces canadiennes ont des effectifs insuffisants, des responsabilités trop importantes, un financement inadéquat et une santé précaire.*

Le zèle des forces armées canadiennes n'est pas remis en question. Nos chefs militaires et leurs troupes continuent de démontrer un dynamisme très net et de trouver des moyens novateurs d'exécuter leurs missions. Mais une armée à bout de souffle ne peut continuer de se montrer à la hauteur des périls. On en demande trop à un personnel trop limité, doté de ressources trop maigres.

Les mécanismes de sécurité intégrés – congés adéquats, roulement raisonnable et formation régulière – ont été abandonnés. Il s'agit des mécanismes conçus pour préserver la vie conjugale, la santé mentale et physique et le rendement professionnel des troupes canadiennes.

L'érosion de ces mécanismes s'est traduite par des pertes inhabituelles dans le personnel formé ces dernières années. D'ailleurs, l'armée de l'air a indiqué dans son plan d'activités pour 2001 :

«La FA est à un point tournant dans le sens qu'elle sera bientôt à court en matière de ressources humaines et qu'aucun équipement ni aucun financement ne pourra combler ce déficit à court terme. L'exode du personnel navigant qualifié et de membres d'autres GPM essentiels au déploiement des capacités de la FA reste constant. Les niveaux d'expérience dans tous les effectifs sont en passe de devenir critiques, notamment l'effectif des opérations d'hélicoptères tactiques, des escadrons d'appui tactique, du PHM et des aéronefs de patrouille maritime.»

Sur les 567 pilotes ayant des « obligations contractuelles » qui ont répondu à un sondage officieux, la moitié environ a déclaré s'attendre à quitter les Forces une fois expirée la période de

libération avec restriction (en 2003)¹⁰. D'autres métiers de l'armée de l'air sont également sous le niveau préférentiel de dotation (NPD), parfois de façon critique. Les métiers d'appui aux services techniques les plus menacés sont dans le groupe professionnel militaire 640 (technicien en réfrigération, technicien en réfrigération, technicien Groupes électrogènes, technicien Plomberie et chauffage, technicien Eau, produits pétroliers et environnement, technicien Construction, technicien en construction) où six des sept métiers sont dans une situation jugée critique, car l'effectif est bien inférieur au niveau préférentiel de dotation. Selon le rapport de 2001, la sous-dotation du groupe professionnel militaire 226 (technicien de systèmes d'information et de télécommunications aérospatiales) est de plus de 25 % et continue de se détériorer. La marine, et encore plus l'armée de terre, connaissent des pénuries du même ordre.

Nos chefs militaires ont des responsabilités vis-à-vis du public

Nos chefs militaires, y compris les bureaucrates du ministère de la Défense nationale, doivent présenter avec franchise aux comités parlementaires la manière dont les Forces armées du pays sont censées accomplir toute la gamme de tâches qu'elles doivent effectuer avec les ressources dont elles disposent. Le gouvernement, pour sa part, doit les encourager à fournir en toute honnêteté leur opinion professionnelle lorsqu'ils témoignent devant les comités parlementaires — *et non les décourager de le faire.*

¹⁰ Plan d'activités de premier échelon du CEMFA pour 2001

Le Comité ne suggère *pas* aux militaires de patrouiller le pays pour faire valoir les avantages d'une hausse des dépenses au titre de la défense, que ce soit lors d'émissions télévisées, dans les journaux ou autrement. Mais les comités parlementaires interrogent les témoins au nom de la population et jouent un rôle consultatif dans le cadre de la prise de décisions par le gouvernement. Sans conseils honnêtes, les pouvoirs publics ne peuvent faire de choix intelligents et les citoyens ne peuvent soupeser les avantages et les inconvénients d'un investissement dans une protection militaire compétente.

Les comités parlementaires comme le nôtre peuvent envoyer sans ménagement des messages aux politiciens et à la population, mais la situation ne pourra s'améliorer que si les chefs militaires ne cachent pas l'état inquiétant de leur institution, l'un des principaux instruments de maintien de la prospérité et de la sécurité au Canada.

On nous a dit à plusieurs reprises à quel point il était décourageant pour les membres des forces armées canadiennes d'avoir à écouter les politiciens présenter une belle image de l'armée. Les simples soldats estiment que certains chefs militaires « font semblant » publiquement pour faire plaisir aux politiciens. Dans toute démocratie, l'armée relève de l'exécutif. Personne au Comité ne souhaite voir les officiers supérieurs faire office de démarcheurs auprès des pouvoirs publics pour qu'augmentent les dépenses militaires. Ceci dit, la timidité n'est pas le type de vertu que nos politiciens devraient encourager chez le personnel militaire haut gradé qui témoigne devant un comité parlementaire.

Les membres du Comité n'ont pas toujours été convaincus que les officiers supérieurs et les bureaucrates qui témoignaient devant eux étaient parfaitement francs. Les officiers supérieurs ont certes dit la vérité lorsqu'ils ont déclaré, par exemple, que le Canada pouvait

dépêcher un bataillon si nécessaire, mais pas toute la vérité, si l'envoi du bataillon signifie une dégradation encore plus nette des capacités militaires du pays.

Le gouvernement des États-Unis n'hésite pas à dire à ses militaires qu'ils doivent obéir aux dirigeants politiques; pourtant les militaires américains sont également censés offrir leur plus honnête analyse aux comités du Congrès. Le gouvernement canadien doit s'attendre à cette même honnêteté de la part de ses militaires et l'encourager. Et, s'il encourage les officiers supérieurs à dénigrer les recommandations de comités comme le nôtre pour la simple raison qu'il les trouve déplaisantes, cela ira à l'encontre des principes démocratiques.

Les Canadiens ont besoin de chefs militaires courageux sur le front législatif tout comme ils ont besoin de soldats courageux sur le champ de bataille. Ils ont aussi besoin de politiciens qui ont suffisamment d'objectivité pour accueillir favorablement l'analyse réfléchie provenant du personnel militaire de haut rang sur des grands dossiers.

Il faut reconnaître que certains hauts gradés ont tout de même exprimé publiquement des préoccupations d'ordre général. Le lieutenant-général Mike Jeffrey, chef de l'armée canadienne, s'est plaint du manque de ressources pour pouvoir soutenir le large éventail de tâches auxquelles l'armée doit faire face. Le vice-amiral Ron Buck, chef de la marine canadienne, a tenté d'obtenir un soutien pour procéder de toute urgence au renouveau de l'armée

canadienne. Le général Ray Henault, chef d'état-major de la défense, a déclaré que la situation n'était plus viable. Mais ce ne sont que de faibles gémissements, couverts par la clameur qui monte de la tribune où sont débattues les politiques des pouvoirs publics; ce qu'il faut, c'est un véritable vacarme. Les voix les plus tonitruantes de l'armée semblent se taire par loyauté mal placée.

Les Canadiens doivent savoir ce que savent nos soldats

Tous les soldats savent que leur formation en vue d'une meilleure performance future souffre parce que des ressources trop minces sont éparpillées entre de trop nombreuses « missions du jour ». Ils savent tous que les forces armées canadiennes n'assument pas leurs fonctions comme elles le pourraient, parce qu'elles sont mal formées, que leur équipement est mal entretenu et qu'elles disposent de congés insuffisants pour avoir un état de santé et les satisfactions personnelles nécessaires à un haut rendement. Mais ils sont mal placés pour alerter la population canadienne. Leurs chefs le sont ou du moins devraient l'être.

Qu'on leur permette de faire leur travail

Le nombre de congés de maladie que les militaires canadiens prennent a augmenté considérablement au cours des dernières années parce que ceux-ci doivent s'attaquer à des tâches qui sont trop nombreuses et trop lourdes par rapport à la capacité des Forces canadiennes. Le 19 août 2002, CBC News a signalé que la fréquence des congés de maladie pris dans les FC avait augmenté

de 25 % entre 1999 et 2001. Les militaires nous ont formulé bien des plaintes au sujet du manque de temps pour se regrouper et se perfectionner, mais ce n'était pas là, pourtant, le principal objet de leur frustration.

Ils se plaignaient surtout du simple fait que les soldats ne pouvaient pas être des soldats, que les marins ne pouvaient pas être des marins, que les aviateurs ne pouvaient pas être des aviateurs parce que les Forces canadiennes manquaient de personnel et que les techniciens ne pouvaient pas effectuer la maintenance en raison d'un manque de fonds relativement à la maintenance et au matériel.

Imaginez-vous qu'il faille entraîner des troupes au tir de roquettes alors que seulement deux des vingt militaires disposent de munitions chargées. Ainsi, les 18 autres risquent de devoir tirer lors d'un combat sans avoir acquis l'expérience pratique. L'entraînement virtuel est une perspective d'avenir, mais rien ne saura jamais remplacer l'expérience pratique.

Le rajeunissement des ressources

Selon le Comité, une pause de deux ans dans les missions à l'étranger ne représente qu'un point de départ visant à permettre

aux Forces canadiennes de reprendre leur souffle. Il faudra vraisemblablement la majeure partie de la décennie pour redonner aux militaires la situation dans laquelle ils se trouvaient à la chute du mur de Berlin en 1989. Il faut plus que quelques mois pour rétablir une capacité atrophiée.

Une telle pause permettrait au personnel clé – dont bien des membres ne participeraient plus ainsi à des missions à l'étranger – de jouer un rôle nécessaire afin de recycler et de rafraîchir les programmes de formation des Forces canadiennes. En matière de formation, la capacité actuelle est beaucoup trop faible pour que nous puissions accorder la priorité à cette question, sans devoir ramener de l'étranger les membres de la Force régulière pendant une période de temps prévisible.

Deux ans ne suffiront pas pour restabiliser la Marine et la Force aérienne du Canada. Cependant, il est possible de redresser considérablement la situation de l'Armée de terre dans un tel laps de temps. Même si les lacunes actuelles de l'Armée de terre sont encore plus criantes que celles de la Marine et de la Force aérienne, il faut moins de temps pour former un membre de l'Armée de terre. L'Armée de terre pourrait rétablir la situation dans ce délai de deux ans si elle pouvait compter sur une planification et un financement pertinents. C'est à tout le moins dans le domaine des possibilités, d'après le Comité.

Il faudrait maintenir la campagne de recrutement actuelle. Les Forces canadiennes comptent 52 000 militaires entraînés et efficaces, soit 8 000 de moins que le niveau autorisé. Le recrutement est cependant inutile s'il ne s'accompagne pas de la formation pertinente. Le Comité a été mis au courant de situations où des recrues se tournaient les pouces parce que les Forces canadiennes étaient peu en mesure d'assurer leur formation de base, ce qui n'était certes pas la seule lacune décelée.

Besoins des plus élémentaires

- Il faut offrir de nouveaux cours de perfectionnement professionnel aux militaires qui reviennent d'une mission à l'étranger, bon nombre d'entre eux n'ayant pas eu droit au recyclage habituel en raison du rythme des affectations dans le cadre des missions à l'étranger ces dernières années.
- Aux militaires dont la vie familiale a été mise à rude épreuve par le stress découlant du rythme effréné des affectations répétitives à l'étranger, il faudrait donner davantage l'occasion de « réintégrer » leur famille.
- Il faudrait prendre les mesures pour permettre aux planificateurs du MDN d'élaborer et de mettre en œuvre les programmes innovateurs qui s'imposent.
- Il faudrait embaucher davantage d'administrateurs de projet pour faciliter l'acquisition et l'utilisation des nouveaux biens d'équipement.
- Il faudrait finalement favoriser l'exécution du programme de maintenance préventive qui s'impose à l'égard de l'ensemble du matériel.
- Lorsqu'il n'y a aucune urgence, il faudrait autoriser les militaires à prendre leurs congés annuels en fonction de leur vie familiale et personnelle au lieu de leur imposer rigoureusement des périodes comme c'est le cas actuellement.

- Les planificateurs militaires devraient pouvoir se pencher notamment sur les engagements contractés et les plans opérationnels pour évaluer la capacité légitime du Canada de respecter ses obligations actuelles et éventuelles.
- Il faudrait affecter les hautes autorités militaires à des tâches autres que la « gestion de crise » et leur accorder aux le temps nécessaire leur permettant d'évaluer les capacités et de donner au gouvernement des conseils stratégiques sur l'avenir des Forces canadiennes.

Aucune des recommandations précédentes n'a la moindre chance d'être mise en œuvre à moins que les organismes centraux du gouvernement canadien – en l'occurrence, le Cabinet du Premier ministre, le Bureau du Conseil privé, le Conseil du Trésor et le ministère des Finances – fassent front commun pour accélérer le rajeunissement des ressources des Forces canadiennes au lieu d'y offrir une résistance.

La Marine et la Force aérienne auront besoin de plus de temps

La capacité de la Marine canadienne est taxée, principalement en raison des récentes opérations lors de l'invasion de l'Afghanistan. Il faudra beaucoup plus que deux ans pour augmenter l'effectif opérationnel de la Marine canadienne. Cette période de deux ans permettra simplement au personnel actuel de prêter main-forte dans la formation des recrues et le perfectionnement des marins qui n'ont pas pu rafraîchir leurs connaissances en raison de leurs nombreuses affectations dans le cadre des différentes missions.

Les recrues de la Marine canadienne nécessitent souvent plus de formation que celles de l'Armée de terre. Par exemple, il faut jusqu'à six ans pour former un ingénieur naval. La Force aérienne se trouve dans une situation analogue. Elle a besoin de plus de techniciens et de pilotes. Il faut deux ans et demi pour qu'un pilote acquière les qualifications élémentaires par rapport à son appareil. La formation des techniciens nécessite environ 18 mois, après lesquels ces derniers doivent encore être supervisés dans l'exécution de leur travail.

L'essentiel

Les Canadiens ne veulent pas dépenser 130 \$ chacun simplement pour permettre aux militaires canadiens de recouvrer leur estime de soi. Cependant, le Comité croit qu'ils seraient prêts à ce que cette somme soit consacrée à la création d'un organisme capable d'améliorer la protection de notre pays dans un monde plus sûr. Nous vous proposons donc la liste des améliorations que les citoyens devraient espérer de l'accroissement du budget militaire de quatre milliards de dollars et de la pause de deux ans dans les missions à l'étranger.

Une injection de un milliard de dollars dans l'exploitation et la maintenance donnerait les résultats suivants :

- **DES TROUPES MIEUX ENTRAÎNÉES :** une meilleure instruction collective et une meilleure instruction individuelle, de façon à ce que les recrues ne se tournent pas les pouces en attendant de devenir des soldats utiles, à ce que la Réserve porte sa capacité au niveau de celle de la Force régulière et à ce que les membres de la Force régulière puissent se recycler assez souvent pour maintenir leurs compétences et en acquérir de nouvelles en fonction d'une augmentation des opérations maritimes épineuses découlant de la guerre moderne;
- **UNE MEILLEURE SURVEILLANCE AÉRIENNE :** augmentation des heures de vol pour toute la flotte d'aéronefs, ce qui améliorerait la surveillance des terres et

des eaux canadiennes, maintiendrait les compétences de vol et favoriserait la formation ainsi que l'entraînement;

- **DES NAVIRES POUVANT PRENDRE LA MER :**
augmentation du nombre de jours de mouillage et fin de l'inutilisation des navires en raison du manque de fonds et de personnel;
- **DU MATÉRIEL MILITAIRE EN ÉTAT DE FONCTIONNEMENT :** un ravitaillement en pièces de rechange, de façon à ce que le matériel ne soit pas inutilisé parce qu'il n'est plus en état de fonctionnement et la fin de la cannibalisation pour faire fonctionner du matériel;
- **LA FIN DE L'INSALUBRITÉ DU LOGEMENT :** une amélioration du programme de maintenance de tous les biens d'équipement, des bureaux et des logements afin d'inverser la tendance à la détérioration qui s'est manifestée au cours de la dernière décennie;
- **LA PARTICIPATION À LA PROTECTION DE NOTRE CONTINENT :** un retour à la formation au niveau du bataillon entre les Forces canadiennes et ses alliés (particulièrement les forces américaines), de façon à ce que toutes les unités de commandement et tous les groupes opérationnels soient en mesure de collaborer pour faire face à une menace d'urgence, particulièrement en ce qui concerne la défense de l'Amérique du Nord.

Une injection d'un montant variant entre 675 et 800 millions de dollars dans l'embauche et le perfectionnement du personnel militaire, donnerait les résultats suivants :

- **UN NOMBRE SUFFISANT DE MILITAIRES POUR JOUER UN RÔLE PERTINENT SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE :** des Forces canadiennes dont l'effectif entraîné et efficace passerait de 52 000 à 75 000, ce qui contribuerait à offrir une solution à l'épuisement et au faible taux de rengagement, qui sont imputables à l'affectation d'un nombre trop restreint de militaires à l'exécution de tâches trop nombreuses à un rythme trop épuisant;
- **DES ÉCONOMIES PAR RAPPORT AU TAUX DE ROULEMENT :** des Forces canadiennes qui pourraient mieux recruter et conserver leur effectif tout en accordant des primes aux spécialistes, ce qui leur permettrait de garder leur personnel de qualité;
- **UNE DIMINUTION DU NOMBRE DE MILITAIRES NE FAISANT QUE JOINDRE LES DEUX BOUTS :** des militaires de grades inférieurs qui auraient droit à certaines hausses de solde, afin de réduire l'injustice, de rehausser le moral et d'améliorer la qualité de la vie familiale;
- **UNE DIMINUTION DE L'ÉCLATEMENT DES FAMILLES MILITAIRES :** une gamme d'améliorations aux logements familiaux en vue d'atténuer le stress qu'impose aux couples l'une des professions les plus éprouvantes.

Une injection d'un montant variant entre 2 et 2,325 milliards de dollars dans les programmes d'investissement donnerait les résultats suivants :

- **DES HÉLICOPTÈRES ASSURANT UNE PROTECTION ADÉQUATE À NOS FRÉGATES** : la mise en œuvre immédiate du projet d'hélicoptère maritime pour remplacer, d'ici 2005, les vieux appareils Sea King, qui passent plus de temps dans les ateliers de maintenance que dans les airs;
- **LA FIN DU QUÉMANDAGE AUPRÈS DES AUTRES PAYS** : l'amélioration immédiate de la capacité de transport stratégique aérien et maritime, de façon à ce que les troupes canadiennes puissent être transportées sur le théâtre des opérations en cas d'urgence sans qu'il faille louer, emprunter ou quémander les ressources d'autres pays;
- **DE MEILLEURS MOYENS DE RECUEILLIR LE RENSEIGNEMENT** : la mise en œuvre accélérée du projet portant sur le renseignement, la surveillance et la reconnaissance, ce qui permettrait d'améliorer notre capacité d'obtenir et d'analyser le renseignement, peut-être la mission militaire la plus essentielle afin de contrer les menaces asymétriques de la guerre moderne;
- **UNE SURVEILLANCE COMMUNE DE CE QUI MENACE L'AMÉRIQUE DU NORD** : la mise en œuvre accélérée du Projet spécial interarmées, pour s'assurer que le Canada contribue d'une façon significative à la défense de l'Amérique du Nord;

- **UNE DÉFENSE CÔTIÈRE PERTINENTE** : une meilleure coordination entre les Forces canadiennes et américaines dans la défense des longues côtes vulnérables de l'Amérique du Nord;
- **DES UNIFORMES ADAPTÉS AU CHAMP DE BATAILLE** : une modification de la tenue militaire afin que le personnel dispose des effets adaptés à toutes les situations, particulièrement en ce qui concerne les opérations de combat et la tenue de combat pour le personnel féminin;
- **UNE PROTECTION CONTRE LE TIR AMI** : du matériel de reconnaissance efficace pour réduire les risques de pertes imputables au tir ami.

Ce que les militaires nous ont déclaré

Nous avons effectué une tournée de la plupart des bases et installations militaires du Canada, pour deux raisons :

- ces visites étaient le moyen de nous informer des problèmes qu'éprouvent les Forces canadiennes;
- elles nous ont permis de comparer les témoignages des officiers supérieurs et des hauts fonctionnaires d'Ottawa avec les avis et opinions des officiers, des militaires du rang et de tous ceux qui connaissent la réalité du travail sur le terrain.

À l'extérieur d'Ottawa, le Comité a entendu de nombreux commandants des Forces régulières et de la Réserve, ainsi que d'autres officiers supérieurs. Nous avons aussi tenu à rencontrer de façon informelle des officiers subalternes et des militaires du rang. De plus, nous avons intégré à notre personnel un officier ayant le grade de général, à la retraite depuis peu, ainsi qu'un sous-officier supérieur, également retraité depuis peu, et nous n'avons épargné aucun effort pour connaître les vues aussi bien des officiers supérieurs que des militaires du rang. Nous savons gré aux unités de leur hospitalité, et aux militaires de leurs points de vue. Nous avons entendu des gens très convaincus, mais souvent très désillusionnés. Nous tentons de résumer leurs messages dans ce compte rendu de nos visites.

Une guerre à mener sur trois fronts

Nous avons observé trois catégories de problèmes, tous liés à un manque de fonds :

- I. La crise du personnel :**
*des militaires trop peu nombreux
et trop peu formés*

- II. La crise par rapport aux opérations :**
*fonds insuffisants sur les plans des opérations,
de la maintenance et de l'infrastructure*

- III. La crise des biens d'équipement :**
vétusté du matériel

I. La crise du personnel :

des militaires trop peu nombreux et trop peu formés

Nous avons demandé à un jeune soldat quelle serait sa grande priorité si le Forces armées canadiennes étaient financées adéquatement. Sa réponse est très simple :

« Que nous soyons plus nombreux ».

Après une décennie de réductions, l'effectif des Forces canadiennes est tombé de plus de 80 000 à environ 52 400.

Le manque de personnel entraîne toutes sortes de problèmes, par exemple :

- Des réparations aux équipements essentiels retardées par manque de techniciens;
- Des navires immobilisés faute d'équipages;
- Des bataillons d'infanterie insuffisamment dotés;

- Une cadence trop rapide des opérations, d'où des intervalles insuffisants entre les déploiements, un stress accru pour les militaires et leurs familles et un recours plus fréquent aux congés de maladie;
- Une absence complète de formation au-dessus du niveau du bataillon depuis 1993;
- Des retards dans le traitement des recrues et dans leur intégration aux Forces canadiennes;
- Des recrues désœuvrées qui attendent que des possibilités de formation se libèrent;
- Des militaires qui attendent de 7 à 12 mois pour pouvoir suivre des cours de formation de base;
- Le recours à des membres des formations opérationnelles pour compléter les unités de formation;
- Une pénurie de pièces de rechange si grave qu'elle affecte le moral des techniciens et leur envie de se rengager dans les Forces;
- La cannibalisation des unités opérationnelles pour doter les unités de formation pendant les périodes de pointe.

L'insuffisance de la capacité de formation pèse lourd dans la crise du personnel

Les réductions budgétaires extrêmes que les Forces canadiennes ont subies au cours des années 90 ont eu un effet disproportionné sur l'effectif des instructeurs militaires à plein temps.

Comme le nombre de recrues était faible, il était facile de justifier une forte diminution du personnel et du matériel de formation. Les résultats, pourtant prévisibles, ont été désastreux.

Les possibilités moindres d'exercer et de développer leurs compétences professionnelles, nous a-t-on dit, est la principale raison pour laquelle un certain nombre des militaires les plus compétents et les plus utiles des Forces canadiennes ont décidé de ne pas se rengager.

Ce qu'on nous a dit dans les bases au sujet de la crise du personnel

La Base des Forces canadiennes (BFC) Esquimalt

La Marine, comme le reste des Forces canadiennes a adopté la notion de Force totale, à savoir que la Force régulière et la Réserve sont assujetties aux mêmes normes de leadership et de professionnalisme. Des réservistes d'Esquimalt nous ont dit que leur manque de formation les empêchait d'atteindre les normes de la Force régulière.

La première mission du contre-amiral Fraser, en tant que commandant des Forces maritimes du Pacifique (FMAR(P)), est de préparer les navires et les équipages à la guerre. Lorsque nous avons visité la base d'Esquimalt, les navires se trouvaient sous très haute sécurité en prévision du prochain déploiement. Cela signifiait entre autres qu'il fallait passer en revue environ 700 officiers et autres militaires, et vérifier si leur formation, leur état mental et leur condition physique – ainsi que leur situation de famille – répondaient aux exigences d'un déploiement outre-mer.

Nous constaté que les navires n'étaient pas tous adéquatement dotés. En posant des questions, nous avons appris que les rangs des officiers subalternes étaient particulièrement minces, tandis que certains métiers techniques étaient incontestablement sous-dotés. Pour compléter les équipages de certains navires, il a fallu puiser ailleurs dans la flotte. Ainsi, un destroyer et un navire de défense côtière ont dû être immobilisés, car leurs effectifs étaient insuffisants pour qu'ils puissent prendre la mer. La Marine aurait besoin d'environ 1 000 officiers et militaires du rang supplémentaires. La proportion du temps passé en mer par les

militaires (60 % contre 40 % sur terre) est la plus élevée parmi toutes les marines de l'OTAN (où le partage est habituellement 50-50).

Étant donné que la plupart des moyens de formation en mer sont actuellement consacrés à l'entraînement des officiers de la Force régulière, les réservistes sont obligés de se débattre pour obtenir le temps dont ils ont besoin pour améliorer leurs niveaux de rendement.

Le capitaine (M) Pile nous a parlé du rôle de la Réserve à bord des navires de défense côtière, dont six sont sur la côte Ouest et six sur la côte Est. À l'exception de deux experts techniques de la Force régulière, ces navires comptent 38 réservistes (y compris le capitaine) d'un peu partout au Canada et dont les contrats vont de trois mois à trois ans.

La Réserve navale de la côte Ouest, nous a-t-on dit, éprouve les mêmes pénuries de personnel que la Marine, et seulement cinq des six navires peuvent être dotés d'un équipage. Le rythme des opérations est devenu le premier motif de doléances à Esquimalt, plus que la rémunération et les allocations. Cette cadence frénétique engendre de la tension chez les militaires et leurs familles et elle a des effets néfastes sur le moral et la santé des individus et sur la cohésion des groupes.

La 17e Escadre Winnipeg

Selon les militaires du rang et les officiers que nous avons entendus, c'est le rythme des opérations et la pénurie de certaines catégories essentielles de personnel qui constituent les plus graves problèmes de la 1re Division aérienne du Canada.

Il s'ensuit un cercle vicieux. Le recours au personnel opérationnel pour compenser le manque de formateurs réduit la capacité opérationnelle, d'où un besoin de personnel entraîné.

Tous les types de formation (individuelle, en groupe, au Canada et à l'étranger) ont été limités par suite des réductions budgétaires. Par conséquent, le niveau général de préparation a décliné, et aujourd'hui les pilotes qui possèdent le niveau le plus élevé de préparation sont peu nombreux.

Le maintien en place des spécialistes représente, semble-t-il, un problème encore plus grave que le recrutement. Bien entendu, conserver le savoir-faire coûte moins cher que de former de nouveaux spécialistes. Nombreux sont ceux qui quittent les Forces à cause des mauvaises conditions de travail et du niveau insuffisant de la formation et de l'équipement. Des primes au maintien, si elles étaient approuvées, pourraient aider à retenir les techniciens.

L'adjudant chef Dietrich nous a parlé des initiatives destinées à améliorer la qualité de vie des membres de la Division aérienne. Le manque de temps de formation, a-t-il dit, est l'une des grandes sources de tension au sein de la Division. L'aviateur est aujourd'hui obligé d'être une sorte d'« homme-orchestre » – une situation peu professionnelle qui sape la fierté, la confiance et la compétence.

La BFC Halifax

Le capitaine (M) Burke, commandant par intérim, Forces maritimes de l'Atlantique, a informé le Comité des défis auxquels le commandement fait face :

- Des budgets de 26 % inférieurs à ceux d'il y a cinq ans;

- Un équipement réduit et des effectifs moindres, ce qui entraîne des tensions à cause du rythme des opérations et de la piètre qualité de vie;
- Les effets négatifs du manque de techniciens sur le niveau de maintenance de la flotte – à l’heure actuelle, cette carence est considérée comme encore plus grave que la pénurie générale d’argent;

Au moment de notre visite, le commandement n’était en mesure de doter que deux des trois navires qui se préparaient au déploiement. Pour doter le troisième navire (l’Iroquois) en prévision de la rotation de 2003, il faudra demander à de nombreux membres des équipages de repartir en mission huit mois seulement après leur affectation précédente.

Il est normal pour un marin régulier d’être en mer en moyenne 100 jours par année, mais les équipages des navires de la patrouille côtière sont composés de réservistes à contrat, qui passent entre 120 et 150 jours par année en mer, avec d’inévitables conséquences sur leur vie de famille. Au contraire des réservistes de la côte Ouest, qui se plaignent d’un manque de formation en mer, ceux de la côte Est trouvent que leurs affectations en mer sont trop longues.

Cape Scott

Le capitaine (M) Payne, commandant de l’Installation de maintenance de la Flotte Cape Scott, nous a expliqué l’importance de cette installation, qui souffre d’un manque de main-d’œuvre, parce que le programme de formation a été supprimé par suite des réductions budgétaires des années 90. L’effectif est vieillissant, et il faudrait créer un programme d’apprentissage pour donner une

formation et de l'expérience à la prochaine génération de militaires.

Faute de ce type de programme, l'installation atteindra bientôt le point où elle sera incapable de répondre aux besoins de la Flotte atlantique.

La 12e Escadre Shearwater

Ici, le grand problème, nous a-t-on répété à maintes reprises, est le rythme des opérations et en particulier des déploiements outre-mer, qui réduit considérablement le temps disponible pour la formation personnelle et la vie de famille. À l'appui de l'opération Apollo de lutte contre le terrorisme, la 12e Escadre Shearwater a affecté 125 personnes à l'étranger pendant six mois, pour doter et maintenir des détachements aériens d'hélicoptères à bord des navires déployés. Cette cadence n'a pu être soutenue qu'en réduisant le temps dévolu à la formation et à la vie de famille.

- L'Escadre manque déjà de pilotes pour les Sea King. Des 37 pilotes disponibles, 24 étaient déployés à l'étranger. À leur retour, ils sont censés avoir le temps de renouveler leurs liens familiaux et de rafraîchir les compétences tactiques qu'ils n'ont pas pu utiliser pendant leur affectation. Mais, à cette base, comme dans beaucoup d'autres, les membres du personnel sont assujettis à des tensions qui dépassent celles que comporte normalement leur profession, déjà difficile et dangereuse.
- Certains pilotes et certains membres du personnel de maintenance ont été forcés de passer immédiatement à une autre affectation dès leur retour.

Selon le colonel Hincke, Commandant de la 12e Escadre Shearwater, le report du recrutement a entraîné une grave pénurie de personnel spécialisé, laquelle persistera tant que de nouvelles recrues ne pourront pas être formées et acquérir de l'expérience. Les vénérables hélicoptères Sea King exigent une lourde maintenance, et le manque de spécialistes suppose un nombre moindre d'heures dans les airs pour ces appareils – le taux de disponibilité des Sea King s'établit en moyenne à 55 %. Même en tenant compte du fait que les hélicoptères neufs exigent de l'entretien, il n'est pas très exagéré de dire qu'il faut pratiquement deux Sea King pour remplir les fonctions qui devraient être celles d'un seul hélicoptère.

La BFC Gagetown

Les militaires du rang avec qui nous avons discuté à l'heure du déjeuner sont manifestement démoralisés par la piètre qualité des conditions de vie réservées aux familles : les casernes sont de qualité inférieure, les spécialistes médicaux font défaut, les écoliers ayant des besoins spéciaux ne reçoivent pas assez d'aide, etc. L'absence de soutiens médicaux francophones dans la ville est tellement grave que de nombreux militaires refusent d'être affectés à cette base. L'espace est un problème réel, alors que le personnel double et triple pendant l'été et que les casernes sont insuffisantes.

Le brigadier général Mitchell, commandant du Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre, et le colonel MacLeod, commandant du 3e Groupe de soutien de secteur, se sont entretenus avec nous. Ils font face disent-ils à un certain nombre de « défis », qui ressemblent davantage à des crises.

Depuis que leur capacité de formation a été réduite, ils doivent compenser par des instructeurs puisés dans des unités opérationnelles un peu partout au Canada, privant ainsi celles-ci de

membres essentiels et réduisant le temps dont disposent les formateurs pour leur vie de famille et pour leur propre perfectionnement professionnel.

L'armée n'a pas le personnel qu'il faudrait pour soutenir le rythme élevé de ses opérations ni pour se moderniser. Le colonel Ward, commandant du Centre d'instruction au combat et les commandants des écoles de l'infanterie, de l'artillerie et de l'arme blindée nous ont parlé. Ensuite, nous avons eu avec eux une discussion extrêmement franche. L'opinion exprimée sans détour collectivement par les officiers et les instructeurs est qu'ils font face à une situation intenable, qui ne peut pas durer.

Il manque au moins 300 instructeurs permanents dans les écoles, ce qui force les responsables à puiser dans les unités opérationnelles. La demande en matière de cours augmente sans cesse. Alors que le personnel permanent a été réduit de 25 %, le nombre des élèves qui suivent des cours dans les écoles, anciennement de 1 429, était de 2 342 au moment de notre visite, ce qui représente une augmentation du nombre de jours de formation de 50 000 à 100 000. Pour répondre à cet accroissement de la demande, les écoles de formation ont dû faire passer de 350 à 2 000 le nombre d'instructeurs puisés dans les unités opérationnelles de la Force régulière et de la Réserve.

Selon les personnes qui nous ont informés, avant de s'améliorer, la situation s'aggraverait nécessairement, car les officiers nouvellement recrutés auront besoin d'une formation immédiate et, dès que les autres recrues auront terminé leur formation de base, il faudra leur assurer des formations de métier et des formations spécialisées.

Le 403^e Escadron forme des pilotes pour les hélicoptères CH-146 Griffon, utilisés pour appuyer l'armée. Selon le lieutenant-colonel

Black, son commandant, plusieurs « défis » en matière de personnel se présentent : le pire concerne les pénuries qui forcent l'unité à compter sur la Réserve pour sa dotation, et le manque d'informaticiens qui oblige les techniciens d'aéronefs à effectuer ce genre de travail.

La BFC Kingston

Comment se sent-on quand on fait partie du PAI (personnel en attente d'instruction)?

Nous avons déjeuné avec un groupe d'élèves et de PAI. La plupart d'entre eux nous ont déclaré qu'ils étaient entrés dans l'armée pour faire une carrière passionnante et utile. Au lieu de cela, on les fait languir de sept à douze mois, en attendant que des cours de formation en vue d'une qualification ne soient disponibles pour eux. Non seulement c'est du gaspillage de ressources, mais c'est démoralisant. On leur a donné quelques cours improvisés, mais dans l'ensemble ils ont perdu leur temps. Au moment de notre visite, environ 30 PAI regardaient la télévision; quelques autres travaillaient dans la boutique du dépanneur, etc. À Kingston, comme ailleurs, le nombre des PAI est en augmentation rapide – il est passé d'un peloton (30) à une compagnie (174). S'il est vrai que certains PAI ne se plaignent pas d'être payés pour regarder la télévision, d'autres sont dégoûtés et démoralisés, et ne voient pas pourquoi ils se rengageraient à la fin de leur contrat de trois ans.

Le lieutenant-colonel Tarrant, directeur adjoint, Instruction de l'Armée de terre, nous a parlé des moyens consacrés à l'instruction, de ce qu'il en coûte pour former des officiers et des militaires du rang, ainsi que de certains des défis auxquels font face les formateurs. Après la séance d'information, lui-même et le brigadier-général Nordick, commandant adjoint, Système de la

doctrine et de l'instruction de la Force terrestre, ont répondu à nos questions.

Les affectations des instructeurs ne dépassent pas trois ans, car il doivent pouvoir retourner dans leurs unités, pour pouvoir entretenir leurs compétences et leur expérience opérationnelle. La plupart des instructeurs travaillent à plein temps, mais il faut leur ajouter des militaires provenant des unités régulières, pendant l'été, en raison de la pénurie de personnel.

Selon le bgén Nordick, le manque d'instructeurs, tant pour les officiers que pour les militaires du rang, est le principal problème des unités de formation. Les forces de campagne en souffrent. Cent soixante-dix-sept officiers et militaires du rang supplémentaires seraient nécessaires pour assurer la formation, soit l'équivalent de trois bataillons, et il faudrait près de cinq ans pour que l'actuelle campagne de recrutement permette de disposer d'un nombre suffisant de soldats formés et expérimentés capables de répondre aux besoins de formation de l'armée.

Comme les réservistes ne sont rémunérés que 35 jours par an, leurs possibilités de formation sont beaucoup moindres que celles des militaires réguliers, qui travaillent 250 jours par an. De plus, les nouvelles technologies viennent exacerber cette situation. Comme la matière est trop vaste, on ne donne aux réservistes que les éléments indispensables des cours. Si plus tard ils se joignent à l'armée régulière, ils doivent recevoir une nouvelle formation complète. Au moment de notre visite, l'augmentation prévue du nombre de réservistes, qui doit passer de 15 000 à 18 000, n'avait pas encore été financé.

La BFC Borden

Au Quartier général du Groupe du recrutement des Forces canadiennes, nous avons appris que le succès de l'actuelle campagne de recrutement déborde les ressources limitées dont on dispose pour y répondre.

Soulignons l'ironie de la situation. Les Forces ont besoin d'augmenter leur personnel, et elles ont réussi à recruter des gens, mais leur manque de moyens de formation provoque un goulet d'étranglement. Des années de réductions budgétaires ont beaucoup réduit les moyens dont on dispose pour former les recrues et donner des cours d'initiation aux centaines de métiers dont les Forces ont besoin.

Lors d'un déjeuner informel, quelques jeunes militaires du rang nous ont dit que la cadence actuelle des opérations dissuaderait certainement beaucoup de leurs camarades de s'engager de nouveau. Quant aux instructeurs, non seulement ils sont déçus, mais ils déplorent le message que cette situation transmet aux recrues.

Selon le major Orr, l'organigramme du Groupe du recrutement comporte 950 personnes, dont 31 % sont des réservistes. Cinq cent cinquante-trois travaillent dans 33 centres et détachements un peu partout au pays; 307 participent à la formation de quelque 5 000 recrues par année à Saint-Jean (Québec), et environ 90 sont attachés au Quartier général, BFC Borden. À la fin de mars, le nombre de recrues prévues, à savoir 10 000, avait déjà été dépassé de 1 000. Le recrutement des réservistes avait atteint 150 % du nombre prévu. Par conséquent, les effectifs rémunérés des Forces canadiennes avaient déjà dépassé 61 000 et allaient atteindre, croyait-on, 63 000 au 31 mars 2003. Toutefois, l'effectif entraîné se situe aux alentours de 52 000.

Le 1col. Lilienthal nous a parlé du travail du Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, qui est chargé d'assurer une large gamme de cours spécialisés, à la BFC Borden et ailleurs. Sur la base, on enseigne les matières suivantes : administration et logistique, génie électrique et mécanique, services dentaires, sciences nucléaires, armes chimiques et biologiques; on y trouve aussi une école de pompiers, , une académie de police militaire, un centre de formation des instructeurs et une école d'aumôniers. Le génie militaire, le renseignement militaire, les communications, l'électronique et les langues s'enseignent ailleurs.

La 8e Escadre Trenton

Selon le major Henderson, cette escadre fournit aux Forces canadiennes des transports aériens souples, des services de recherche et de sauvetage et des soutiens déployables. La formation des pilotes, nous a-t-elle dit, risque sérieusement d'être annulée, même si ceux-ci ont besoin d'un nombre minimal d'heures pour pouvoir conserver leurs qualifications, et d'encore plus de temps pour se perfectionner. C'est le rythme accéléré des opérations qui provoque une pénurie d'avions. Il n'y a qu'un seul appareil de disponible pour la formation, alors qu'il en faudrait deux.

Au cours d'une table ronde, nous avons appris qu'environ 54 % des techniciens d'aéronefs seraient admissibles à la retraite d'ici à cinq ans. Il est essentiel que l'on puisse en retenir le plus grand nombre possible, sans quoi les pénuries s'aggraveront encore. La formation complète d'un technicien exige, après la fin de ses cours, deux à trois ans d'instruction pendant l'emploi. On reconnaît généralement que le regroupement des métiers de la Force aérienne a été mal planifié. Aussi est-il très difficile de maîtriser complètement les nouveaux métiers.

Des techniciens nous ont dit que l'insuffisance des pièces de rechange et de l'équipement dont ils ont besoin pour faire leur travail serait l'une des grandes raisons pour lesquelles ils renonceraient à renouveler leur engagement.

Centre de parachutisme du Canada

Le Centre de parachutisme du Canada risque d'être éliminé dans le cadre des mesures de compression des coûts. Les officiers et les militaires du rang auxquels nous avons parlé, tant au Centre que dans les unités opérationnelles de l'Armée de terre, ont insisté sur le fait que les parachutistes constituent un élément essentiel d'une armée moderne, en permettant à la fois de satisfaire aux exigences opérationnelles et de rehausser le moral.

BFC Petawawa

Au 2e Groupe-brigade mécanisé du Canada, une table ronde a permis à des officiers supérieurs de faire valoir que la brigade manquait dangereusement de personnel et ne pouvait donc s'acquitter de ses tâches opérationnelles quotidiennes. Par exemple, le 1er Bataillon du Royal Canadian Regiment, qui compte environ 575 militaires, se trouve de toute évidence à 80 % de son effectif autorisé. En fait, il ne peut rassembler qu'entre 300 et 400 militaires la plupart du temps, soit la moitié de son effectif autorisé. Les autres militaires sont affectés ailleurs ou sont en congé de maladie. Environ 10 % de l'effectif se trouvent en congé de maladie, en partie parce qu'on hésite à enlever quelqu'un du tableau de service actif tant qu'un mince espoir permet d'espérer qu'il pourra reprendre le travail.

Le manque de personnel entraîne l'affectation d'une même unité à plus d'une opération. Il se peut également que la planification

nécessite beaucoup trop de ressources pour permettre le déploiement des troupes en raison d'un manque de personnel, comme ce fut le cas lors de la planification de l'aide fournie après le tremblement de terre important survenu dans le Lower Mainland en Colombie-Britannique (opération Agile). Puisque la brigade doit préparer le déploiement d'un bataillon d'infanterie, il faut accorder à ce dernier la priorité quant au personnel, à l'équipement et à l'entraînement, ce qui entraîne de graves répercussions sur les deux bataillons puisque l'un est à court d'effectif tandis que l'autre doit composer avec du nouveau personnel.

Les officiers nous disent que, s'ils disposaient de moyens financiers supérieurs, l'une des premières mesures qu'ils prendraient consisterait à doter les unités de la brigade de leur effectif autorisé et complet, et qu'ils leur accorderaient même du personnel supplémentaire pour remplacer les militaires en congé de maladie prolongé. Ce personnel supplémentaire réduirait le stress imposé par le rythme des opérations. Il arrive trop fréquemment que des soldats passent d'un cours à une affectation, puis à d'autres cours d'été sans jouir d'une pause pertinente.

Les officiers nous ont confié qu'ils consacraient plus d'argent aux exercices de combat et à l'entraînement de tir réel, deux aspects que les mesures de compression des coûts avaient restreints considérablement. La BFC Petawawa ne dispose pas des installations nécessaires pour permettre aux unités d'infanterie, de chars et d'artillerie de participer à des exercices fondés sur la réalité.

Les officiers ont fait valoir que plus se rengageraient si davantage de mesures permettaient de mettre au défi les militaires faisant le plus preuve d'initiative. Selon eux, il faudrait créer une école de reconnaissance et des unités spéciales qui, comme l'ancien régiment aéroporté, offriraient davantage de défis que la simple

unité d'infanterie sans comporter les exigences de la Force opérationnelle interarmées 2 (FOI 2). Pour encourager l'interopérabilité des armées alliées occidentales, le Canada pourrait échanger des pelotons avec des pays comme les États-Unis et le Royaume-Uni.

19e Escadre Comox

Au détachement de la baie Patricia, le personnel du 407e Escadron nous a brossé le tableau de la situation. Le 407e Escadron regroupe les aéronefs de patrouille maritime Aurora à la 19e Escadre Comox, en Colombie-Britannique. Après la période des questions suivant la description des fonctions de l'Escadron, les militaires ont signalé au Comité que, en raison des restrictions budgétaires, les pilotes des appareils Aurora ne volaient que 400 heures par année, soit à peine un peu plus que le nombre minimum d'heures nécessaires afin de maintenir les compétences de vol. Au sein du 442e Escadron dans la baie Patricia, la pénurie d'hélicoptères en état de vol a limité les pilotes à 300 heures de vol en mer et à 150 heures le long des côtes.

Le Black Watch

Le Comité n'a pas rencontré officiellement les officiers et les militaires du rang du 3e Bataillon du Black Watch (Milice), mais il a examiné plusieurs problèmes lors de discussions officieuses.

Tant les officiers que les militaires du rang supérieurs se sont surtout plaints des problèmes découlant du recrutement, dont le contrôle et l'organisation relèvent de la brigade.

Le Black Watch exerce beaucoup d'attrait historique et militaire, mais la paperasserie administrative l'empêche de prendre ses

propres mesures de recrutement : annonces dans les journaux locaux, visites des écoles secondaires, des collèges et des universités ainsi que participation à des salons de l'emploi pour étudiants. Ses efforts doivent se limiter essentiellement à recruter des connaissances ainsi que des amis de militaires et, pour «réfréner l'attrait exercé», à disposer des tableaux-annonces dans la rue d'un manège militaire.

Les candidats éventuels perdent fréquemment tout intérêt parce qu'il faut beaucoup de temps pour mener à terme le processus de recrutement et entamer la formation. Pour les officiers éventuels, les délais sont particulièrement longs et les modalités administratives, lourdes. Les aspirants officiers sont presque tous des étudiants des collèges ou des universités, qui ont besoin de savoir rapidement à quoi s'en tenir sur le plan de l'emploi et de pouvoir compter sur un salaire le plus tôt possible.

Un stage préalable dans une unité de la Réserve devrait constituer la marche à suivre normale, voire préférable avant de se joindre à la Force régulière. Il faut tellement de temps pour obtenir une mutation de la Réserve à la Force régulière que les candidats abandonnent la Réserve ou omettent de signaler leur service antérieur lorsqu'ils présentent une demande à la Force régulière. C'est une perte de temps et une mauvaise utilisation des ressources de formation.

Le Black Watch et les autres unités locales de la Réserve sont de plus en plus à court d'instructeurs et ne peuvent donc pas accroître rapidement le nombre d'inscriptions. De plus, parmi les caporaux-chefs les mieux formées et les plus expérimentés qui constituent la base du système d'instruction de la Réserve, nombreux sont ceux qui sont affectés à des missions à l'étranger ou à des écoles de formation. Cette situation influe négativement sur notre capacité de donner la formation aux unités locales de la Réserve.

II. La crise par rapport aux opérations :

fonds insuffisants sur les plans des opérations, de la maintenance et de l'infrastructure

Le budget d'exploitation et de maintenance des Forces canadiennes est manifestement insuffisant. Les heures de vol, les jours en mer, le stock de pièces de rechange, les exercices de tir réel, etc. ont été ramenés au strict minimum par mesure d'économie. Les répercussions d'un tel budget n'ont pas tardé à se manifester dans presque toutes les escadres et unités que nous avons visitées. Pendant les visites d'étude du Comité, des militaires nous ont signalé, à maintes occasions, que l'infrastructure des bases (particulièrement celles de l'Armée de terre) était insuffisante, en raison de la détérioration ou de l'absence des installations. De plus, l'insuffisance du budget d'exploitation et de maintenance n'a pas permis d'affecter les montants nécessaires à la rénovation, à la maintenance et à la construction de l'infrastructure dans les bases militaires. Ce problème ne touche pas que les bases de l'Armée de terre, mais il a été souligné avec plus d'insistance dans celles-ci que dans les bases de la Marine et de la Force aérienne.

Le manque de fonds d'exploitation et de maintenance a été signalé dans les unités suivantes en particulier :

BFC Esquimalt

Au Quartier général des Forces maritimes du Pacifique – FMAR(P) –, des témoins ont donné plusieurs exemples des répercussions des budgets réduits. Par exemple, les FMAR(P) ont diminué leurs activités de surveillance parce qu'il a fallu ramener à deux ou trois le nombre de patrouilles hebdomadaires effectuées à l'aide de l'Aurora, qui est le moyen le plus efficace d'assurer la surveillance aérienne en mer. Les unités des autres pays de l'OTAN passent en moyenne 125 jours en mer, mais le budget de la Marine canadienne ne prévoit du carburant que pour 60 jours en mer par année. À cause des budgets insuffisants et du manque de personnel, seulement 60 % de la flotte peut être maintenue au seuil de préparation maximale. Le 443e Escadron ne dispose que de six hélicoptères Sea King pour appuyer les FMAR(P). Et l'un de ces appareils est inutilisable. Les officiers et les militaires du rang ont signalé que les nouveaux arrivants trouvaient que le prix des logements familiaux était très élevé à l'intérieur comme à l'extérieur de la base.

17e Escadre Winnipeg

Au Quartier général de la Région canadienne du NORAD au sein de la 1re Division aérienne du Canada, les compressions budgétaires ont entraîné la réduction de tous les genres de formation ou d'instruction : individuelle, collective, nationale et internationale. Par conséquent, le niveau général de préparation a baissé. Seuls quelques pilotes se trouvent au seuil de préparation maximal (c'est-à-dire qu'ils sont prêts au combat air-sol et au combat air-air).

La formation axée sur plusieurs genres de missions a été suspendue. Les pilotes de CF-18 ne peuvent plus s'entraîner au vol à basse altitude, en raison de la réduction du nombre annuel d'heures de vol, lequel est passé de 210 à 180. Au début des années 90, la norme était de 240 heures de vol par année.

De la même façon, les heures de vol ont été réduites pour les pilotes des appareils Aurora. Le recours aux simulateurs et la fin de la formation à la lutte anti-sous-marine constituent les raisons invoquées pour expliquer la réduction des heures de vol pour les pilotes et l'équipage de ces appareils de patrouille.

BFC Halifax

Les militaires ont signalé au Comité que le manque de matériel et de personnel s'est répercuté sur le rythme des opérations et la qualité de vie au sein des Forces maritimes de l'Atlantique. Lors de notre visite, ils se plaignaient davantage de la pénurie de techniciens que du manque de fonds. Lors d'une réunion non officielle avec les membres du Comité, des militaires se sont plaints des longs délais dans l'acquisition du matériel nécessaire.

Des officiers et des militaires du rang ont également indiqué que les logements militaires ne correspondaient pas aux normes à Halifax. Les logements familiaux (LF) ont été construits dans les années 50 en fonction des normes en vigueur dans les années 40. Par conséquent, environ 70 % des officiers et des militaires du rang ont acheté une maison ou loué un logement à Halifax. En raison des conditions régnant sur le marché local, la demande n'était pas très élevée à l'égard des appartements militaires de taille réduite, et bon nombre de ceux-ci étaient par conséquent inoccupés. En règle générale, les militaires du rang ont fait valoir au Comité que les logements militaires ne valaient pas le prix de location demandé, qui est fréquemment supérieur au montant nécessaire à l'achat

d'une maison sur le marché local. Cependant, on s'entendait pour dire qu'il fallait encore des logements de trois et quatre chambres.

BFC Gagetown

Le colonel MacLeod, commandant du 3e Groupe de soutien de secteur, a signalé au Comité qu'il y a une pénurie de chambres simples, même en hiver, et il a ajouté que 200 militaires ont dû vivre à deux ou trois par chambre. Pendant la période estivale, la situation est beaucoup pire : les militaires et les stagiaires doivent vivre dans des tentes. L'infrastructure de la base se détériore, et certains bâtiments sont en fait dangereux. Les autorités ne disposaient pas des 100 millions nécessaires afin de rénover les installations de formation de la base.

La pénurie de pièces de rechange et de munitions posait un autre grave problème. En particulier, il était extrêmement difficile de fournir les pièces de rechange et les munitions permettant d'assurer le soutien logistique lors des missions à l'étranger. Cette pénurie débouche sur une formation inadéquate qui non seulement entraîne un rendement inférieur sur le champ de bataille et lors d'autres situations d'urgence mais qui également amène des militaires compétents à abandonner et à quitter les Forces canadiennes.

BFC Kingston

Le major Hall, commandant adjoint de l'École du génie électronique et des communications des Forces canadiennes, a signalé au Comité que son unité enseignait comment assurer l'installation, le fonctionnement et la maintenance des systèmes de communications radiophoniques, téléphoniques et informatiques au Canada et à l'étranger.

Le Comité a appris que, en raison de la pause dans le recrutement à la suite de la réduction des effectifs militaires dans les années 90, l'École a perdu l'un de ses principaux édifices. La reprise du recrutement et l'obligation d'augmenter les contingents ont entraîné une grave pénurie d'espace, dont il sera question dans la prochaine partie du rapport. Cette pénurie d'espace a engendré des répercussions négatives sur le moral du personnel opérationnel et des stagiaires.

Pour le cours d'électronique axé sur le rendement, le nombre de places était limité actuellement à 180. Même si les responsables comptent le porter à 384, la demande varie entre 550 et 600 places.

Il est difficile d'accorder trop d'importance à l'effet débilisant du manque de ressources en formation, et cette question a été soulignée au Comité à maintes reprises. Un tel manque de ressources signifie qu'aucun technicien subalterne ne sera formé pendant plusieurs années, ce qui implique que trop peu de ces techniciens pourront acquérir l'expérience nécessaire afin de devenir des superviseurs. L'âge moyen des techniciens augmente, et ils ne sont pas remplacés lorsqu'ils quittent les FC, découragés parce qu'ils ne disposent pas des moyens nécessaires pour accomplir leur travail. La tâche à accomplir est simplement trop lourde pour le nombre trop restreint de techniciens.

À la suite de cet exposé, le Comité a visité les salles de classe et s'est entretenu avec les instructeurs ainsi qu'avec les stagiaires avant de prendre le repas avec quelques-uns de ces derniers. La perte d'un édifice dans les années 90 a obligé l'École à aménager environ 20 structures portatives temporaires sur son terrain de parade. De plus, 12 remorques doubles ont été commandées et seront installées dans un autre endroit. Un garage a été transformé en salle de classe, mais il a été surnommé la « piscine » en raison des fuites. Même si elle est potable, l'eau est d'une couleur brune

désagréable. Les fonds manquent tellement qu'il est impossible de démolir les vieux édifices inutilisés. Les stagiaires partagent les mêmes logements : quatre peuvent habiter une chambre de 16 pieds sur 16 pieds.

2e Escadron de guerre électronique (Kingston)

Lors d'un repas pris debout avec les membres du rang de l'Escadron, les membres du Comité en ont beaucoup appris sur l'inefficacité du matériel militaire et les frustrations que le tout engendre.

Par exemple, le Système de recueil de renseignements n'a jamais fonctionné comme le fournisseur initial l'avait promis. Ce dernier a cessé ses activités et, en fait, n'a jamais fabriqué le système en question. En raison du manque de pièces de rechange, un second système fait l'objet d'une cannibalisation qui permet le fonctionnement de trois autres. Des pannes surviennent souvent dans les éléments électroniques, après des manœuvres exigeant une mobilité tous terrains. Bon nombre de fonctions de cryptage et de décryptage sont désuètes.

Les systèmes numériques modernes, comme ceux utilisés par les troupes américaines, sont dotés de sauts de fréquence comme mesure de sécurité supplémentaire. Les militaires font cependant remarquer que, même s'ils disposaient de ce genre de matériel moderne, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes restreint les militaires à des largeurs de bande déterminées. Sans les sauts de fréquence, il est plus difficile de perfectionner l'analyse cryptographique afin d'augmenter la sécurité des communications canadiennes et de coordonner les opérations avec les forces alliées.

Les militaires ont signalé aux membres du Comité qu'ils pourraient utiliser le Système de recueil de renseignements s'ils étaient autorisés à contourner le système d'acquisition pour acheter les pièces directement dans le commerce, notamment dans les magasins Radio Shack. Ils ont ajouté que ces pièces comportent également l'avantage d'être relativement peu coûteuses et faciles à remplacer.

BFC Borden

Au Quartier général du Groupe du recrutement des Forces canadiennes, les membres du Comité ont pris leur repas avec des militaires du rang subalternes. Ces militaires aimeraient de toute évidence que les niveaux de solde soient plus élevés ou que des primes supérieures soient accordées lors d'un réengagement, mais ils se plaignaient surtout de la difficulté d'obtenir la formation et du manque d'occasions suffisantes d'accomplir les choses pour lesquelles ils se sont joints aux Forces canadiennes : prendre part à des exercices de combat, de tir, etc. Ces problèmes ainsi que le rythme illogique des opérations ont amené beaucoup de militaires à ne pas se rengager. L'attitude envers les primes était paradoxale : elles attiraient surtout les militaires qui avaient l'intention de se rengager de toute façon.

Les officiers du 2e Groupe-brigade mécanisé du Canada ont signalé au Comité que des crédits supplémentaires permettraient à la brigade de satisfaire une priorité, en l'occurrence améliorer l'infrastructure de la base. Par exemple, les bataillons ont reçu l'ordre de ne pas laisser à l'extérieur leurs véhicules blindés légers, mais les fonds ne permettaient pas la construction de garages. Les ordinateurs utilisés lors de la formation ne pouvaient, eux non plus, être entreposés dans un bâtiment pertinent.

8e Escadre Trenton

À la 8e Escadre Trenton, le Comité a appris que les appareils de transport Hercules vieillissent plus vite que les sénateurs. La plupart de ces appareils ont été achetés entre 1964 et 1967. Il faut planifier en tenant compte du fait qu'environ un appareil sur quatre est toujours inutilisable en raison de la maintenance et des réparations. Les FC doivent assurer l'entretien et la maintenance de cinq modèles différents dotés de deux moteurs distincts. Selon les techniciens, les appareils ne peuvent voler à cause du manque de pièces de rechange. D'après eux, le délai maximum pour obtenir une pièce de rechange devrait être de deux jours, ce qui n'est certes pas le cas actuellement.

Lors d'un dîner sans caractère officiel avec le personnel de l'Escadron, le Comité a continué à explorer les raisons pour lesquelles des militaires possédant une solide formation ne se rengageaient pas. Voici les réponses données : les pilotes ne pouvaient voler et les missions de transport aérien devaient être annulées en raison du manque d'aéronefs utilisables; les mécaniciens et les techniciens devaient attendre la livraison des pièces de rechange et ne possédaient pas le matériel nécessaire pour exécuter rapidement la maintenance. La frustration des techniciens et des mécaniciens est exacerbée parce que, selon eux, les pièces de rechange ou le matériel dont ils ont fréquemment besoin pourraient être achetés localement.

BFC Petawawa

Les officiers du 2e Groupe-brigade mécanisé du Canada ont signalé au Comité que, s'ils disposaient d'un budget supérieur, leur priorité consisterait à tenir des exercices de combat et à acquérir des munitions pour l'entraînement de tir réel, deux aspects qui ont

été restreints considérablement. Selon eux, le manque de ressources (munitions chargées, missiles, etc.) et le fait que les militaires aient le sentiment que l'Armée de terre ne leur procure pas les défis auxquels ils s'attendaient, constituent des raisons principales pour lesquelles beaucoup ne se rengagent pas pour une période supplémentaire de trois ans.

Les militaires du rang avec lesquels les membres du Comité ont pris leur repas ont soulevé bon nombre des mêmes problèmes : ils ne peuvent plus exercer leur profession en fonction de leurs capacités, qu'ils appartiennent à l'infanterie (manque d'exercices et de munitions chargées), à l'artillerie ou aux blindés (matériel désuet, ainsi que manque d'exercices de combat et de tir) ou au groupe des mécaniciens et des techniciens (manque de pièces de rechange et formation insuffisante). Ceux appartenant à l'artillerie, aux blindés et à la défense aérienne ont exprimé leur incertitude face à l'avenir de leurs professions respectives au sein des Forces canadiennes.

Le Black Watch

Comme les autres unités de la Réserve, le Black Watch manque de matériel ainsi que de fonds d'exploitation et de formation. Les résultats mêmes de la campagne de recrutement actuelle pourraient empirer la situation parce qu'aucun crédit n'a été accordé pour payer l'augmentation proposée à l'effectif de la Réserve et le matériel nécessaire à la formation des nouvelles recrues.

Le Black Watch est aux prises avec une pénurie de tous les genres de matériel, et celui dont il dispose est désuet, sinon vétuste dans la plupart des cas. Les militaires ont signalé aux membres du Comité les pénuries d'équipements personnels pour les recrues masculines et féminines ainsi que le manque de matériel didactique, ce qui ne

permet pas de rendre intéressantes la partie théorique de l'instruction des recrues et l'initiation aux groupes professionnels.

La partie théorique des cours ne peut pas être donnée par les manèges militaires. Les stagiaires et les instructeurs doivent se rendre dans un centre d'instruction de la milice pour le tir avec armes portatives, la tactique de la section, etc. La pénurie de munitions chargées affaiblit la valeur de l'instruction.

III. La crise des biens d'équipement : *vétusté du matériel militaire canadien*

Ce n'est un secret pour personne : la principale différence entre les forces militaires américaines et celles des autres pays est imputable aux progrès phénoménaux que les Américains ont accomplis dans la modernisation de leur matériel.

Un pays de la taille du Canada ne peut pas s'attendre à suivre le rythme des percées technologiques de la seule superpuissance au monde ni permettre qu'un écart considérable se creuse entre ses biens d'équipement et ceux de ses alliés. Cet écart existe, et il s'accroît non seulement avec bon nombre de nos alliés, mais également avec nos ennemis éventuels. Le Canada n'a pas les moyens de se doter d'une force militaire d'avant-garde, mais il peut acquérir du matériel à la fine pointe de la technologie, ce qui lui donnera une force militaire efficace et compétente.

Pénurie de biens d'équipement signalée à plusieurs endroits

BFC Esquimalt et BFC Halifax

À la BFC Esquimalt et à la BFC Halifax, les membres du Comité ont conclu qu'au moins deux programmes d'acquisition de biens d'équipement devaient être mis en œuvre immédiatement si le Canada souhaitait continuer à utiliser des éléments de la Marine lors de missions à l'étranger : premièrement, le Projet des hélicoptères maritimes pour remplacer les hélicoptères Sea King; deuxièmement, le programme Capacité de soutien logistique en mer et de transport maritime, afin de remplacer les ravitailleurs d'escadre de la classe Protecteur.

REEMPLACEMENT DU SEA KING

L'Aurora effectue les patrouilles, mais l'hélicoptère Sea King s'acquitte des missions de reconnaissance de la flotte. Ce dernier est cependant désuet, et seul un programme de réparations et de maintenance exceptionnel, coûteux et exigeant beaucoup de temps permet à cet appareil de voler.

Le commandant de la 12e Escadre Shearwater a utilisé des termes des plus directs pour indiquer au Comité que le Sea King pouvait et pourrait voler en toute sécurité. Néanmoins, l'hélicoptère perd de plus en plus de sa fiabilité et est inutilisable la moitié du temps en raison de pannes, des réparations ou de la maintenance.

Sans hélicoptère fiable, les flottes du Pacifique et de l'Atlantique courent de plus en plus de risques lors des opérations. Sans l'ombre d'un doute, le Projet des hélicoptères maritimes constitue le projet de biens d'investissement le plus urgent. Presque neuf années après l'annulation de la commande des hélicoptères EH 101 pour remplacer le Sea King, le gouvernement n'a toujours pas passé les contrats nécessaires à cette fin.

À Shearwater, le personnel de piste nous a indiqué que les tergiversations relatives au Projet des hélicoptères maritimes démotivent les militaires. Un jour, on entend que le Projet sera mené à terme d'ici 2005, pour apprendre le lendemain qu'il est retardé encore de deux ans. Ces militaires s'enorgueillissent du rôle qu'ils jouent, mais ils sont aux prises, de toute évidence, avec les frustrations engendrées par ces tergiversations.

TRANSPORT STRATÉGIQUE

Les militaires nous ont répété à maintes occasions que la Marine canadienne ne pouvait pas effectuer la manutention horizontale lui permettant de transporter le matériel lourd et d'appuyer les groupes opérationnels qui se déploient. La Marine ne possède que deux vieux bâtiments de soutien – des pétroliers ayant une capacité restreinte. Il est donc extrêmement difficile de transporter les troupes et le matériel lors d'une situation d'urgence. Les responsables de la Marine ont présenté au gouvernement un plan visant à se doter d'une capacité de manutention horizontale en 2001, mais personne ne sait si le plan sera approuvé.

1re Division aérienne du Canada – Winnipeg

Les militaires nous ont indiqué qu'il fallait également se pencher sur la capacité de transport aérien des Forces canadiennes pour déterminer si celle-ci est actuellement appropriée et si elle le sera vraisemblablement au cours des années à venir. Des unités de la Force régulière de l'Armée de terre se trouvant dans les provinces côtières ont été ramenées à la BFC Edmonton (Alberta), à la BFC Petawawa (Ontario) et à la BFC Valcartier (Québec). En cas d'urgence, il est avantageux que le transport des unités de l'Armée de terre s'effectue par air dorénavant, particulièrement lorsque les réseaux routiers et ferroviaires entre les bases intérieures et les collectivités côtières sont considérablement perturbés.

Le Groupe des opérations interarmées des Forces canadiennes est responsable de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe qui se trouve à la BFC Kingston. Le matériel de cette équipe est stocké à la BFC Trenton. Le 2e Groupe-brigade mécanisé du Canada de la BFC Petawawa doit être prêt à déployer dans les 12 heures un poste de commandement de compagnie et quatre pelotons – soit

environ 200 militaires – sur les lieux d’une catastrophe au Canada ou ailleurs dans le monde.

Le Comité a été surpris d’apprendre qu’il fallait environ 26 vols d’appareils militaires Hercules pour transporter le matériel et le personnel de l’Équipe d’intervention en cas de catastrophe, alors que qu’il ne faudrait qu’environ quatre vols avec un aéronef Antonov. Le Canada est d’ailleurs forcé de louer un tel appareil lorsqu’il doit transporter d’urgence ses troupes. Le Comité a été tout aussi surpris d’apprendre que seulement entre la moitié et les trois quarts des appareils Hercules canadiens sont utilisables à n’importe quel jour. En cas d’urgence, il faudrait donc des jours plutôt que des heures pour que l’Équipe d’intervention en cas de catastrophe puisse se rendre sur l’une ou l’autre côte.

AMÉLIORATIONS DES CF18

Même si les autorités militaires canadiennes ont engagé des fonds afin d’améliorer le CF18, le calendrier d’exécution pour mener à terme le projet a été étalé sur plusieurs années. Les fonds autorisés permettent uniquement d’améliorer 80 des 119 appareils de la flotte.

AMÉLIORATIONS DES AURORA

Le programme d’amélioration des Aurora a été approuvé, mais, tout comme le programme visant les CF18, il faudra compter plusieurs années afin qu’il puisse être mené à terme. En outre, les fonds autorisés ne permettent pas d’améliorer tous les appareils de la flotte.

8e Escadre Trenton

Les militaires nous ont révélé que les récentes améliorations apportées aux appareils Hercules ont au moins débouché sur une « configuration commune des postes de pilotage » des différents modèles utilisés par le Canada. Cependant, ces anciens appareils tombent rapidement en désuétude. Les militaires ont l'impression que le fait d'obliger les militaires canadiens à louer des appareils pour assurer le transport stratégique des troupes et du matériel mine la crédibilité des Forces canadiennes.

Les militaires ont recommandé d'examiner exhaustivement l'ensemble des moyens de transport afin qu'ils puissent utiliser l'appareil pertinent en fonction de la mission à accomplir. Ils ont fait valoir notamment que le recours aux Hercules pendant les missions de recherche et de sauvetage mettait à rude épreuve l'appareil en raison du type de vol que nécessite ce genre de mission. Il est possible de se procurer des appareils de recherche et de sauvetage « spéciaux », dont les coûts d'exploitation sont inférieurs. Cette acquisition permettrait de réduire les coûts d'exploitation et de maintenance par rapport aux opérations de recherche et de sauvetage. Tous aiment bien utiliser les Airbus achetés à Lignes aériennes Canadien International, mais sont consternés par l'argent dépensé, soit 200 millions de dollars, pour transformer, en un appareil militaire, un aéronef de l'aviation civile de moins de 60 millions de dollars.

BFC Gagetown et BFC Petawawa

En règle générale, les militaires sont d'avis que, même si les nouveaux transports de troupes blindés (TTB) ont été achetés, il en manque beaucoup trop pour répondre à nos besoins, ce qui oblige l'Armée de terre à moderniser certains des ses vieux véhicules

M113. Les demi-mesures semblent être à l'ordre du jour : par exemple, les nouveaux véhicules à roues sont censés être garés à l'intérieur, mais le projet d'acquisition ne prévoyait pas suffisamment de fonds pour construire les garages nécessaires à cette fin.

2e Escadron de guerre électronique – BFC Kingston

Les militaires spécialistes de la guerre électronique nous ont signalé que, concernant leur matériel, les essais n'avaient jamais dépassé le stade expérimental avant que l'entreprise ne fasse faillite. Ils travaillent donc avec des « modèles d'essai électronique ». Non seulement il est difficile d'obtenir des pièces de rechange pour cet équipement, mais de plus, ce dernier est incompatible avec celui des alliés du Canada.

Le Livre blanc sur la défense de 1994 : promesses rompues

Notre rapport ne saurait être complet sans que nous signalions que le délabrement dans lequel les militaires canadiens se retrouvent aujourd'hui n'aurait pas empiré au cours de la dernière décennie si le gouvernement canadien avait suivi les recommandations formulées dans le Livre blanc sur la défense de 1994. Ce document contenait un plan pertinent qui n'était certes pas extravagant. Les Forces canadiennes sont loin d'avoir obtenu ce qui était recommandé à l'égard du personnel, du matériel et des capacités.

Le Livre blanc, qui était de toute évidence l'ébauche de la stratégie gouvernementale, avait promis que les forces armées canadiennes

« . . . se tiendront prêtes à déployer des forces d'intervention pouvant comprendre jusqu'à un groupe opérationnel maritime, un groupe-brigade et un groupe bataillon d'infanterie, ainsi qu'une escadre de chasseurs et un escadron d'aéronefs de transport tactique. Si toutes ces unités devaient se déployer simultanément, c'est quelque 10 000 militaires qui seraient mis à contribution. Le Canada augmentera le nombre de ses troupes en réserve de l'ONU. Celles-ci compteraient désormais : deux navires, un groupement tactique, un groupe bataillon d'infanterie, un escadron de chasseurs, une escadrille de transport aérien tactique, un élément des communications et un élément de quartier général. Si tous ces éléments se déployaient simultanément, c'est environ 4 000 militaires qui seraient mis à contribution. »

Il s'agissait là d'un engagement qui avait été pris envers le peuple canadien et qui lui assurait que leurs forces militaires seraient capables de déployer et de soutenir environ 4 000 militaires lors des missions de l'ONU à l'étranger, et ce d'une façon permanente. Ce scénario ne s'est jamais produit. Le Canada n'a jamais déployé 4 000 militaires à l'étranger par la suite, parce qu'il ne possédait ni le personnel ni les ressources pour satisfaire à cet engagement. En deux occasions, soit en Bosnie et en Afghanistan, le Canada s'est lancé dans un exercice ambitieux sur le théâtre des opérations, uniquement pour être forcé par la suite de se retirer, en raison de son manque de capacités.

Les auteurs du Livre blanc signalaient que les Forces canadiennes **« seront en mesure de déployer (ou de redéployer à partir d'autres opérations multilatérales) un quartier général de force opérationnelle combinée ainsi que, séparément ou collectivement, un ou plusieurs des éléments suivants :**

- **Un groupe opérationnel naval composé au maximum de quatre combattants (destroyers, frégates ou sous-marins) et d'un navire de soutien, et doté d'un appui aéronaval approprié** [l'intervention en Afghanistan a montré que le Canada ne pouvait respecter cet engagement pendant une période supérieure à un roulement des troupes].
- **Trois groupements tactiques distincts ou un groupe-brigade (formé de trois bataillons d'infanterie, d'un régiment blindé et d'un régiment d'artillerie, et dotés de l'appui au combat et du soutien logistique appropriés)** [le Canada n'a jamais été en mesure de respecter cet engagement. Les interventions en Bosnie et en Afghanistan ont montré clairement que les militaires canadiens pouvaient à peine respecter la moitié de cet engagement].

- **Une escadre de chasseurs avec soutien approprié** [la dernière fois que le Canada a déployé un escadron important d'aéronefs (28), ce fut lors de la guerre du Golfe en 1990-1991. Nos moyens à cet égard ont par la suite diminué jusqu'au point où les militaires canadiens ont pu difficilement déployer un escadron restreint de huit à dix aéronefs lors des opérations de bombardement au Kosovo. Une escadre comprend au moins 36 appareils et peut compter sur le soutien et l'équipage pertinents].
- **Un escadron d'aéronefs de transport tactique** [le Canada n'a jamais déployé un tel escadron depuis la guerre du Golfe, notre contribution actuelle en Afghanistan se limitant à deux aéronefs et au soutien].
- **Dans un délai de trois semaines, des éléments individuels ou des éléments d'avant-garde de cette force, qui sont soutenus tant que cela est nécessaire dans un contexte de menace réduite, et, dans un délai de trois mois, le reste des éléments de la force d'intervention** [jusqu'à ce que les Forces canadiennes se dotent d'une capacité de transport aérien et maritime stratégique, elles ne seront jamais en mesure de déployer leurs troupes dans les délais nécessaires, pas plus que les militaires ne posséderont les ressources susceptibles de leur donner le moindre espoir d'appuyer de tels éléments d'avant-garde pendant plus de six mois].

Les auteurs du Livre blanc ont ajouté que les militaires canadiens devront :

- **Affecter un groupe bataillon d'infanterie, soit en réserve de l'ONU, soit au service de la Force de réaction immédiate de l'OTAN** *[les militaires canadiens possèdent au moins les ressources suffisantes leur permettant d'affecter un bataillon d'infanterie, mais ce serait une toute autre histoire que d'en déployer un dans les conditions actuelles, en raison du manque de crédits et du nombre trop élevé d'engagements].*
- **Disposer de plans de mise en œuvre des mesures visant à accroître la capacité des Forces canadiennes de remplir leurs engagements existants ou de faire face à une crise grave** *[nous faisons face à une crise grave, mais nous ne disposons pas des moyens pertinents nous permettant d'y faire face].*

Conséquences : un pays affaibli

Au 20^e siècle, le Canada a accompli un travail digne de mention sur deux plans particuliers : il a aidé à défendre le monde contre le chaos et la tyrannie, tout en protégeant sa population et sa culture; il a établi une présence nationale sur la scène mondiale. Dans une grande mesure, ces deux contributions allaient de pair. Au cours du dernier siècle, les réalisations militaires canadiennes ont accru considérablement la stature de notre pays aux yeux du reste du monde.

Il est ironique que, même si la croissance démographique se poursuit au Canada et même si notre économie est florissante, la stature de notre pays est diminuée par notre refus de nous imposer militairement dans un monde de plus en plus imprévisible. Une telle perte de stature s'accompagne d'une diminution de notre influence sur les affaires internationales.

Le tout premier rôle d'un gouvernement consiste à protéger sa population. Les Canadiens ne sont pas protégés adéquatement. Le refus d'accorder les fonds nécessaires afin de garantir un degré raisonnable de sécurité militaire équivaut tout simplement à confier notre sort au hasard. Lorsqu'un propriétaire n'assure pas sa maison, il gage qu'aucun événement malheureux ne surviendra et que l'argent ainsi économisé rapportera d'autres avantages.

Le gouvernement canadien est privilégié de diriger un pays possédant d'innombrables trésors. Cependant, il lésine sur les moyens pour assurer sa protection ainsi que sur ses obligations envers ses alliés.

Nos amis nous observent. Nos amis ne sont pas impressionnés. Les citoyens canadiens ne devraient pas être impressionnés eux également. Selon un vieil adage, chaque pays possède une armée, la sienne ou celle d'un autre pays.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trent-septième soient déferés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

ANNEXE I

ORDRE DE RENVOI

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Paul C. Bélisle

Greffier du Sénat

**L'ÉTAT DE PRÉPARATION DU CANADA SUR LES PLANS DE LA
SÉCURITÉ ET DE LA DÉFENSE**

**Rapport du Comité sénatorial permanent de la
Sécurité nationale et de la défense**

Le Comité a publié en février un rapport qui comportait les principales recommandations suivantes :

1. Le Comité recommande au gouvernement de hausser les effectifs entraînés à 75 000, pour que les Forces canadiennes puissent maintenir le niveau d'opérations que l'on a exigé d'elles au cours des huit dernières années,
2. Le Comité recommande donc une hausse immédiate de 4 milliards de dollars du budget de base du ministère de la Défense nationale,
3. Par conséquent, le Comité recommande des augmentations budgétaires annuelles futures qui sont réalistes, axées sur des objectifs et fonction de l'inflation, et
4. Le Comité croit que la politique étrangère devrait orienter la politique de défense et qu'il faudrait actualiser la politique étrangère avant de procéder à l'actualisation de la politique de défense.

Les autres recommandations contenues dans le texte étaient les suivantes :

1. Les Forces canadiennes devraient envisager la mise en place d'un programme élargi de « rémunération en fonction des compétences »;
2. Les Forces canadiennes devraient envisager l'imposition du service obligatoire aux personnes ayant une formation davantage « spécialisée »;
3. Les FC examinent leur politique de réagir lentement à l'exigence touchant les primes de spécialiste, et de rapidement à mettre fin aux programmes;

4. On devrait envisager de recourir aux forces de la réserve des FC dans les situations d'urgence chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) au Canada;
5. Les FC envisagent de créer des services d'équipes régionales (CBRN) partout au pays;
6. Malgré les défis posés, il faudrait s'efforcer autant que possible d'assurer l'interopérabilité avec les alliés des FC.

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Adams, Caporal, Terrance
Services techniques de la Base des
Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Addy, Major général (retraité),
Clive
Ex-président national
Fédération des instituts militaires
et interarmées du Canada
15 oct. 2001

Alarie, Caporal-chef, Bernadette
École du Service dentaire des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Amos, Adjudant-chef, Bruce
423e Escadron d'hélicoptères
maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janv. 2002

Baird, Caporal-chef, Keith
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Baker, Lieutenant-colonel, Roy
Officier logistique et génie de
l'escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Barbagallo, Lieutenant, Jason
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Barrett, Major, Roger R.
Officier opérationnel
2 RCR
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

Bastien, Major-général, Richard
Commandant adjoint du
Commandement aérien
Chef d'état-major adjoint de la
Force aérienne
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

Bastien, Commandant, Yves
Officier d'administration
(formation)
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Baum, Major, Nigel
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Beattie, Capitaine, Dave
Adjudant
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Beattie, Lieutenant-colonel, Mark
Officier supérieur d'état-major
Groupe de l'instruction de soutien
des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Beers, Caporal-chef, Robert
École du génie électrique et
mécanique des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Belzile, Lieutenant-général
(retraité), Charles
Président
Conférence des associations de la
défense
15 oct. 2001

Berry, Major, David
Commandant
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Black, Lieutenant-colonel, Dean
Commandant
403e Escadron
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

Blair, Adjudant maître, Gérald
Canadian Forces School of
Communications and Electronics
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Blanchard, Caporal-chef, Piette
École du Service dentaire des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Blanchette, Lieutenant-colonel,
Michael
Commandant
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bland, Professeur, Douglas
Président
Programme de gestion de la
défense
École des études politiques
29 oct. 2001 et
27 mai 2002

Blight, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Boisjoli, Lieutenant-commandant,
André
Commandant
NCSM Glace Bay
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Bolton, Lieutenant-colonel, Bruce
Commandant
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Bon, Daniel
Directeur général, Planification
des politiques
Sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Boswell, Lieutenant-colonel, Brad
Directeur intérimaire de la doctrine
de l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Bradley, Lieutenant-colonel, Bert
Commandant
402e Escadron
17e Escadre Winnipeg
18-22 nov. 2001

Brooks, Capitaine, Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Brown, Major, Chris
424e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Buck, Vice-amiral, Ron
Chef d'état-major de la Force
maritime
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001 et
14 août 2002

Buenacruz, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Burke, Capitaine (M), Greg
Commandant
Forces maritimes de l'Atlantique
Ministère de la Défense nationale
22-24 janv. 2002

Calder, Kenneth
Sous-ministre adjoint, politiques
Ministère de la Défense nationale
26 nov. 2001 et
14 août 2002

Cameron, Capitaine, Keith
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Cameron, Colonel, Scott
Directeur de la Politique de santé
auprès de l'État-major du
directeur général – Service de
santé (DGSS)
10 déc. 2001

Campbell, Lieutenant-général,
Lloyd
Commandant du Commandement
aérien et chef d'état-major de la
Force aérienne
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

Campbell, Caporal, Steve
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Castillo, Caporal, Marvin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Cessford, Lieutenant-colonel,
Michael
Commandant intérimaire
Groupe des opérations interarmées
des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Chartier, Lieutenant-colonel,
honoraire Victor G., OMM, CD.
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Chartrand, Lieutenant-
commandant, Yves
Commandant intérimaire
NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Chartrand, Lieutenant-
commandant, Yves
Commandant intérimaire
NCSM Huron
Force maritime du Pacifique
5-6 nov. 2001

Cormier, Matelot-chef, Michel
École de la Police militaire des
Forces armées
BFC Borden
25-27 juin 2002

Côté, Caporal-chef, Claude
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Clark, Capitaine, Robert
Corps de cadets n° 2497
Bibliothécaire en chef
Bibliothèque de droit
Université McGill
5-6 nov. 2001

Clarke, Caporal-chef, James
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Couture, Lieutenant-général,
Christian
Sous-ministre adjoint (Ressources
humaines- militaires)
Ministère de la Défense nationale
10 déc. 2001

Croxall, Caporal, Kevin
Services administratifs de la Base
des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Dallaire, Gabriel
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Daniels, Soldat, Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davis, Cadet-premier maître 1ère
classe, Kim
Cade-premier maître 1ère classe,
Formation
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Dawe, Dick
Directeur
Programme de soutien du
personnel
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

DeCastro, OC, 2^e peloton,. Rod
The Black Watch
5-6 nov. 2001

DeCuir, Brigadier-général, Mike
Commandant régional adjoint
Région canadienne NORAD
18-22 nov. 2001

Deschamps, Colonel, André
Directeur
Opération continentale
Ministère de la Défense nationale
6 mai 2002

Dietrich, Adjudant-chef, Dan
Adjudant-chef
1ère division aérienne du Canada
18-22 nov. 2001

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Dion, Caporal Yves
École des pompiers des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 2002

Dowler, Premier maître 1ère
classe, George
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Downton, Caporal-chef, Doug
426e Escadre d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Doyle, Lieutenant-colonel, Bert
Commandant
402 Escadron
17e escadre Winnipeg
18-22 nov. 2001

Dufresne, Caporal
Unité du service postal des Forces
canadiennes
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Durocher, Capitaine, Pascal
Commandant adjoint
2e Escadron
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Ellis, Capitaine, Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Falconer, Capitaine, Vic
Coordonateur de l'éducation sur la
drogue, Services de santé –
Formation
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Fisher, OC, 2^e peloton, Greg
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Fisher, Capitaine, Kent
J8
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Forcier, Commodore, Jean-Yves
Chef d'état-major J3
Sous-chef d'état-major de la
Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Fortin, Lieutenant-colonel, Mario
Commandant intérimaire
426e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Foster, Lieutenant-colonel, Rob
Commandant intérimaire
8e Escadron de Maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Francis, Adjudant, Charles
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Fraser, Contre-amiral, Jamie D.
Commandant
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Fraser, Sheila
Vérificatrice générale du Canada
Bureau du Vérificateur général du
Canada
10 déc. 2001

Frederick, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
June 25-27/02

Frerichs, Soldat, Travis
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Froeschner, Major, Chris
Commandant intérimaire
429e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gagnon, Major, Alain
Commandant
Centre de recrutement des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Gardner, Major, Craig
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Gauthier, Caporal
2e Escadron des mouvements
aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gauvin, Major, Bart
Centre de formation militaire
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par
intérim de la Force maritime
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Gilbert, Adjudant-chef, Daniel
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

Giroux, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Glencross, Capitaine, Révérend
Bruce
Aumônier du régiment
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Goetz, Capitaine, J.J.
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Gotell, Adjudant-chef, Peter
Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janv. 2001

Graham, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Granatstein, Dr., Jack
Président
Council for Defence and Security
in the 21st Century
27 mai 2002

Gregory, Matelot-chef
Département des ressources
humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Guevremont, Benoît
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Guidon, Capitaine (M), Paul
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Haeck, Lieutenant-colonel, Ken F.
Commandant
École d'artillerie IFT
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

Hall, Major, Steve
Commandant adjoint
L'École de l'électronique et des
communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Hamel, MWO, Claude
Sergent-major régimentaire
désigné
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Hammond, Major, Lee
Artillerie
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hapgood, Adjudant, John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Wing Trenton
25-27 juin 2002

Harrison, Capitaine (M), R.P.
Richard
Sous-chef d'état-major,
responsable des opérations
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Hart, Caporal
Département des ressources
humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Haslett, Lieutenant, Adam
Officier de la logistique et
directeur de cours
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Hatton, Commandant, Gary
Commandant
NCSM Montréal
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Hazelton, Lieutenant, Spike C.M.
Commandant
École de l'Armée blindée
BFC Galetown
22-24 janv. 2002

Hearn, Brigadier-général, T.M.
Directeur général
Politiques et planification en
ressources humaines (militaires)
10 déc. 2001

Hildebrandt, Capitaine Gerhard
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Henault, Général Raymond R.
Chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

Henderson, Major Georgie
Adjoint A3
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Henneberry, Lieutenant-
commandant, C.J.
Commandant
Commandement de la force
aérienne du Pacifique
18-22 nov. 2001

Hincke, Colonel, Joe
Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janv. 2002

Hines, Colonel, Glynne
Directeur
Gestion de l'information (Air)
Chef d'état-major de la Force
aérienne
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Horn, Lieutenant-colonel, Bernd
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hounsell, Caporal-chef, Scott
École du génie électrique et
mécanique des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Howe, Caporal, Kerry
Services techniques de la Base des
Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Hupe, Caporal-chef, Bryan
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Idzenga, Major, Ray
Commandant
Escadron du golfe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Issacs, Sergeant, Tony
Technicien en recherche et
sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Innis, Capitaine, Quentin
Instructeur
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Jackson, Major, David
J3
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jackson, Gaynor
Directrice
Centre de ressources pour les
familles des militaires
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Janelle, Soldat, Pascal
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jeffery, Lieutenant-général, M.K.
Chef d'état-major de l'Armée de
terre
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001 et
14 août 2002

Johnson, Capitaine, Wayne
J7
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Joncas, Premier maître de
première classe, Serge
Premier maître du Commandement
maritime
03 déc. 2001

Jurkowski, Brigadier-général
(retraité), David
Ancien chef d'état-major,
Opérations interarmées
Ministère de la Défense nationale
01 oct. 2001

Kasurak, Peter
Directeur principal
Bureau du Vérificateur général du
Canada
10 déc. 2001

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Kelly, Adjudant-chef, Michael
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Kelly, Lieutenant-colonel, W.J.
Planification des Forces et
coordination du programme
Vice-chef d'état-major de la
Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Kerr, Capitaine, Andrew CD
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Knapp, Caporal, Raymond
Services techniques de la Base des
Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Koch, Major, Pat
J5
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Krause, Lieutenant-colonel,
Wayne
Commandant
423e Escadron d'hélicoptères
maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janv. 2002

Krueger, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Kurzynski, Major, Perry
Officier responsable
Centre d'opérations de recherche
et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Kwasnicki, Caporal, Anita
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Laing, Capitaine (M), Kevin
Directeur, Stratégie maritime
Chef d'état-major des Forces
maritimes
Ministère de la Défense
18 juillet 2001

Leighton, Lieutenant-
commandant, John
J1
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lerhe, Commodore, E.J. (Eric)
Commandant
Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Lilienthal, Lieutenant-colonel,
Mark
Officier supérieur
Groupe de l'instruction de soutien
des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Logan, Major, Mike
Agend administratif adjoint
Groupe de l'instruction de soutien
des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Lucas, Major-général, Steve
Commandant
1ère division aérienne du Canada
Région canadienne du NORAD
18-22 nov. 2001

Lupien, Premier maître de
première classe, R.M.
Adjudant chef des Forces
canadiennes
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

Lyrette, Soldat, Steve
BFC Kingston
7-9 mai 2002

MacDonald, Lieutenant-général,
George
Vice-chef d'état-major de la
Défense
Ministère de la Défense nationale
28 janv. 2002 et
14 août 2002

MacKay, Major, Tom
The Black Watch
5-6 nov. 2001

MacLeod, Colonel, Barry W.
Commandant
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

MacQuarrie, Capitaine, Don
J6
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Maddison, Vice-amiral, Greg
Sous-chef d'état-major de la
Défense
Ministère de la Défense
5 mai 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Maher, Lieutenant, Earl
4 ESR
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

Maillet, Adjudant-chef de l'école
par intérim, Joseph
École de l'électronique et des
communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Maisonneuve, Major-général, J.O.
Michel
Sous-chef d'état-major adjoint
Ministère de la Défense nationale
22 oct. 2001

Malboeuf, Caporal, Barry
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Manning, Caporal, Rob
Services techniques de la Base des
Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Mason, Lieutenant-colonel, Dave
Commandant
12 Escadon de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janv. 2002

Matheson, Caporal
2e Escadron des mouvements
aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Mattie, Adjudant-chef, Fred
12 Escadon de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 juin 2002

Maude, Caporal-chef, Kelly
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McDonald, Caporal, Marcus
École du Service de santé des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

McLean, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McManus, Lieutenant-colonel,
John
Commandant
443e Escadron
Commandement de la force
aérienne du Pacifique
18-22 nov. 2001

McNeil, Commodore, Daniel
Directeur
Planification des Forces et
coordination du programme
Vice-chef d'état-major de la
défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Mean, Caporal-chef, Jorge
École de technologie et du génie
aérospacial des Forces
canadiennes
25-27 juin 2002

Minto, Shahid
Vérificateur général adjoint
Bureau du Vérificateur général du
Canada
10 déc. 2001

Mitchell, Brigadier-général, Greg
Commandant
Secteur de l'Atlantique de la Force
terrestre
22-24 janv. 2002

Munger, Adjudant-chef, J.E.R.
Commandement de la Force
terrestre
03 déc. 2002

Murphy, Capitaine (M), R.D.
Commandant adjoint
Flotte canadienn du Pacifique
Forces maritmes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Murray, Major, James
Commandant
École des Pompiers des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Neville, Lieutenant-colonel,
Shirley
Officier d'administration de
l'escadre et commandant
intérimaire de l'escadre
17e Escadre
18-22 nov. 2001

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Newton, Capitaine, John F.
Officier supérieur d'état-major,
Opérations
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Nordick, Brigadier-Général,
Glenn
Commandant adjoint
Système de la doctrine et de
l'instruction de la Force terrestre
BFC Kingston
7-9 mai 2002

O'Bright, Gary
Directeur général, Opérations
Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et de
la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001

Olchowiecki, Soldat, Chrissian
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Orr, Major, Ken
Officier supérieur d'état-major
Groupe de recrutement des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Parker, Major, Geoff
Infanterie
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Parks, Lieutenant-commandant,
Mike
Direction de l'Instruction de
l'Armée 5-4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Pataracchia, Lieutenant (M), John
Centre de recrutement des Forces
canadiennes, Halifax
BFC Borden
25-27 juin 2002

Paulson, Capitaine (M), Gary
Commandant
NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Payne, Capitaine (M), Richard
Commandant
Installation de maintenance de la
flotte de Cape Scott
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Pearson, Lieutenant-colonel,
Michael J.
Commandant
École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

Pellerin, Colonel (retraité), Alain
Directeur exécutif
Conférence des associations de la
défense
15 oct. 2001

Peters, Colonel, William
Directeur, Planification stratégique
Opérations terrestres
Chef d'état-major de l'Armée de
terre
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Pettigrew, Caporal-chef, Robert
École d'administration et de
logistique des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Pile, Capitaine (M), T.H.W. Tyron
Commandant,
Groupe 4, Opérations maritimes
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Pinsent, Major, John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 02

Plante, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Polson, Capitaine (M), Gary
Commandant
NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Potvin, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Poulin, Caporal, Mario
École de le Police militaire des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Preece, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Préfontaine, Colonel, Marc
Commandement 34e groupe-
brigade
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Purdy, Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

Reid, Adjudant-chef, Clifford
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Reid, Lieutenant-colonel, Gord
Commandant
École de navigation aérienne des
Forces canadiennes
17^e Escadre
18-22 nov. 2001

Reid, Adjudant, Jim
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Renahan, Capitaine, Chris
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Rivest, Caporal-chef, Dan
École de technologie et du génie
aérospatial des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Robinson, Sous-lieutenant, Chase
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Ross, Major-général, H. Cameron
Directeur général
Politique de la sécurité
internationale
Ministère de la Défense nationale
28 janv. 2002

Rutherford, Caporal-chef, Denis
École des pompiers des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Samson, Brigadier-général, P.M.
Directeur général, Renseignement
22 oct. 2001

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Saunders, Caporal, Cora
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Saunders, Capitaine, Kimberly
Équipe d'intervention en cas de
catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Schmick, Major, Grant
Commandant, Centre de
recrutement des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Scott, Capitaine, John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Skidd, Élève-officier, Alden
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Skidmore, Colonel, Mark
Commandant
2e groupe-brigade mécanisé
canadien
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Smith, Caporal
Unité du service postal des Forces
canadiennes
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Smith, Caporal-chef, Terry
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Snow, Caporal-chef, Joanne
École d'administration et de
logistique des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Stacey, Caporal, Derrick
Services administratifs de la Base
des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Stark, Lieutenant-commandant,
Gary
Commandant
NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 nov. 2001

Szczerbaniwicz, Lieutenant-
colonel, Gary
Commandant
407e Escadron
Commandement de la force
aérienne du Pacifique
18-22 nov. 2001

Stevens, Cornemuseur major,
Cameron
The Black Watch
5-6 nov. 2001

Tarrant, Lieutenant-colonel Tom
Directeur adjoint de l'entraînement
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Stewart, Adjudant, Barton
École de l'électronique et des
communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Tattersall, Lieutenant-
commandant, John
Direction de l'Instruction de
l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Stewart, James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Tremblay, Colonel, Alain
Commandant
Centre de recrutement des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Stone, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Thibault, Caporal-chef, Christian
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Trim, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8 Wing Trenton
25-27 juin 2002

Ur, Caporal Melanie
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Wamback, Lieutenant-
commandant, Arthur
Commandant
NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Ward, Caporal-chef
Opérations de l'Escadre
8 Wing Trenton
25-27 juin 2002

Ward, Caporal-chef, Danny
École de technologie et du génie
aérospacial des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Élève-officier, Declan
Étudiant
Université McGill
5-6 nov. 2001

Ward, Colonel, Mike J.
Commandant
Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

Wareham, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Watt, Major, Jon
Commandant
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Watts, Adjudant-chef, Ernest
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janv. 2002

Wells, Caporal, Corwin
BFC Kingston
May 7-9 mai 2002

Whalen, Soldat, Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE III

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Whitburn, Lieutenant-colonel,
Tom
435e Escadron
17e Escadre Winnipeg
18-22 nov. 2001

White, Lieutenant (M), Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Williams, Colonel, Richard
Directeur
Politique de l'hémisphère
occidentale
Ministère de la Défense nationale
6 mai 2002

Woods, Caporal, Connor
École du Service de la santé des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Woodburn, Commandant,
William
Commandant
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janv. 2002

Young, Major Marc
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Liste des bases et unités des Forces canadiennes visitées

Les 5 et 6 novembre
2001

BFC Montreal
3rd Battalion Black Watch

Du 18 au 22 novembre
2001

BFC Esquimalt
Forces maritimes du Pacifique
Flotte canadienne du Pacifique
4e Groupe d'opérations maritimes
NCSM HURON
NCSM WHITEHORSE
NCSM NANAIMO
Centre de planification et d'analyse des
opérations côtières
Centre de soutien aux familles des militaires

BFC Patricia Bay

Air Command Detachment Maritime Pacific
443e Escadron d'hélicoptères maritimes
407e Escadron de patrouille maritime

BFC Winnipeg

1re Division aérienne du Canada
Quartier général – Région canadienne du
NORAD

17e Escadre Winnipeg

17e Escadre
École de navigation aérienne des Forces
canadiennes
402e Escadron « Ville de Winnipeg »
435e Escadron de transport et de sauvetage

ANNEXE IV

BASES VISITÉES

Du 20 au 24 janvier
2002

BFC Halifax

Forces maritimes de l'Atlantique
NCSM GLACE BAY
NCSM MONTREAL
NCSM WINDSOR
Division des sous-marins
5e Groupe d'opérations maritimes

BFC Cape Scott

Établissement de maintenance de la Flotte

12e Escadre Shearwater

12e Escadre
12e Escadron de maintenance (Air)
423e Escadron d'hélicoptères maritimes
Centre d'opérations de recherche et de
sauvetage

BFC Gagetown

Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre
3e Groupe de soutien de secteur
2e Bataillon du Royal Canadian Regiment
4 RAG
Centre d'instruction au combat
École d'infanterie (entraînement au tir
d'armes légères)
École de l'arme blindée C2 Sim
École d'artillerie IFT
403e Escadron d'entraînement opérationnel
d'hélicoptères

Du 7 au 9 mai 2002

Dwyer Hill

Force opérationnelle interarmées 2

Centre de la sécurité des télécommunications

BFC Kingston

Système de la doctrine et de l'instruction de
la Force terrestre
2e Escadron de guerre électronique
Groupe des opérations interarmées des
Forces canadiennes
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
École de l'électronique et des
communications des Forces canadiennes
Escadron Bravo
Escadron Gulf

Du 24 au 27 juin 2002

BFC Borden

Quartier général du groupe du recrutement
des Forces canadiennes
Centre de recrutement des Forces
canadiennes, Montréal
Centre de recrutement des Forces
canadiennes, Calgary
Centre de recrutement des Forces
canadiennes, Hamilton
Groupe de l'instruction de soutien des Forces
canadiennes
École des pompiers des Forces canadiennes

8e Escadre Trenton

8e Escadre
429e Escadron de transport
426e Escadron d'entraînement au transport
8e Escadron de maintenance (Air)
424e Escadron de transport et de sauvetage
Centre de parachutisme du Canada

BFC Petawawa

2e Groupe-brigade mécanisé du Canada
1er Bataillon du Royal Canadian Regiment
Royal Canadian Dragoons
2e Régiment royal de l'artillerie canadienne
à cheval
1er Régiment de défense antiaérienne

Missions des Forces canadiennes à l'étranger

Le 4 septembre 2002

Le Canada compte plus de 2 900 soldats, marins et personnel de la Force aérienne en déploiement. À tout moment, des milliers de membres des Forces canadiennes (FC) s'apprêtent à partir en mission, en effectuent ou en reviennent.

Depuis 1947, les FC ont accompli 73 opérations internationales, chiffre qui ne comprend ni les opérations actuelles, ni les nombreuses opérations entreprises sur le sol canadien.

MISSION COALISÉE

OP APOLLO

1 068

Contribution militaire canadienne à la campagne internationale contre le terrorisme.

MISSIONS DE L'OTAN

Force de stabilisation de l'OTAN (SFOR)

OP PALLADIUM

1 579

Bosnie-Herzégovine

Le Canada contribue un groupe-bataillon et d'autres éléments à la Force opérationnelle en Bosnie-Herzégovine (FOBH), qui a pour mission de maintenir un milieu stable et sécuritaire pour la population locale, dans sa zone de responsabilité (AOR). La FOBH comprend un groupe de soutien aux hélicoptères, des responsables des transmissions et des renseignements, ainsi que des médecins et policiers militaires.

ANNEXE V

MISSIONS DES FC À L'ÉTRANGER

Ex-République Yougoslave de Macédoine (FYROM)

OP FORAGE

1

L'*Opération FORAGE* est la contribution canadienne aux opérations de l'OTAN de désarmement de groupes d'insurgés.

Les FC détachent une personne au quartier général de la force opérationnelle.

MISSIONS DES NATIONS UNIES

Force des Nations Unies chargée d'observer le désengagement (FNUOD)

OP DANACA

193

Plateau du Golan

Les Canadiens participent à la FNUOD depuis 1974. Les FC assurent un soutien logistique secondaire et des détachements des communications aux unités de la FNUOD.

Force des Nations Unies à Chypre (UNFICYP)

OP SNOWGOOSE

1

Chypre

Le quartier général de la UNFICYP à Nicosie compte toujours un officier d'état-major des FC qui travaille aux opérations.

ANNEXE V

MISSIONS DES FC À L'ÉTRANGER

Organisme des Nations Unies chargé de la surveillance de la trêve (ONUST)

OP JADE 7

Jérusalem

Les FC maintiennent un contingent de sept observateurs militaires de l'ONU au sein de l'ONUST.

Force multinationale et observateurs (FMO)

OP CALUMET 30

Sinaï

L'*Opération CALUMET* constitue la contribution canadienne à la Force multinationale et observateurs (FMO), mission de maintien de la paix qui ne relève pas de l'ONU, qui comprend une unité de contrôle de la circulation aérienne, et du personnel administratif et de soutien situé à El Gorah, en Égypte.

Mission des Nations Unies en Sierra Leone (MINUSIL)

OP REPTILE 5

Sierra Leone

L'*Opération REPTILE* est la contribution canadienne à la mission des Nations Unies en Sierra Leone, dont l'objectif est de rétablir la paix au moyen du désarmement, de la démobilisation et de la réinsertion des forces belligérantes. Les membres des FC sont déployés à titre d'observateurs militaires de l'ONU.

Mission d'observation des Nations Unies en République démocratique du Congo (MONUC)

OP CROCODILE

8

République démocratique du Congo

L'*Opération CROCODILE* est la contribution du Canada à la Mission d'observation des Nations Unies en République démocratique du Congo (MONUC).

Les membres des FC agissent en qualité d'officiers d'état-major au quartier général de la MONUC à Kinshasa.

Ils servent aussi à titre d'observateurs militaires de l'ONU là où surviennent des problèmes de sécurité, de logistique et d'ordre médical.

Mission des Nations Unies en Éthiopie et en Érythrée (MINUEE)

OP ADDITION

6

Éthiopie et Érythrée

Les membres des FC œuvrent au sein d'un groupe international de 220 observateurs militaires de l'ONU chargés de surveiller la zone de sécurité temporaire entre les deux pays.

ANNEXE V

MISSIONS DES FC À L'ÉTRANGER

Équipe militaire internationale consultative en matière d'instruction (IMATT)

OP SCULPTURE	11
---------------------	-----------

Sierra Leone

Le contingent canadien fournit des services de consultation en matière d'instruction, de logistique et d'administration, en plus de donner des cours de tactique allant de l'instruction élémentaire des recrues à des exercices au niveau de la brigade.

Total des membres des FC en mission de l'ONU	261
---	------------

TOTAL GLOBAL	2 909
---------------------	--------------

ANNEXE VI

STATISTIQUES DU MAINTIEN DE LA PAIX

Sommaire mensuel des contributeurs Police civile, observateurs militaires, soldats au 31 août 2002

*source : Site Web des Nations Unies

Pays	Pol. Civ.	Obs. mil.	Soldats	Total	Rang
Bangladesh	129	66	5 227	5 422	1
Pakistan	282	74	4 384	4,740	2
Nigeria	72	53	3 275	3 400	3
Inde	444	36	2 377	2 857	4
Ghana	296	50	2 132	2 478	5
Kenya	57	55	1 729	1 841	6
Jordanie	635	44	1 087	1 766	7
Uruguay		67	1 502	1 569	8
Ukraine	234	29	1 085	1 348	9
Australie	75	27	1 033	1 135	10
Népal	102	38	961	1 101	11
Pologne	174	24	817	1 015	12
Zambie	52	28	826	906	13
Guinée	1	13	774	788	14
Portugal	69	1	650	720	15
Fidji	49	7	642	698	16
Royaume-Uni	240	34	420	694	17
États-Unis	660	31	1	692	18
Japon			680	680	19
Maroc			658	658	20
Nouvelle-Zélande		16	640	656	21
Argentine	179	12	463	654	22
Allemagne	518	11	26	555	23
Sénégal	54	14	477	545	24
Autriche	55	10	467	532	25
Slovaquie		4	504	508	26
Corée du Sud		14	456	470	27

ANNEXE VI
STATISTIQUES DU MAINTIEN DE LA PAIX

France	188	44	214	446	28
Thaïlande	32	18	380	430	29
Fédération de Russie	162	97	112	371	30
Irlande	48	31	263	342	31
Italie	93	31	191	315	32
Tunisie	6	21	264	291	33
Canada	49	18	208	275	34
Roumanie	200	40	1	241	35
Malaisie	120	60	43	223	36
Bolivie		13	204	217	37
Turquie	183	13		196	38
Espagne	170	6	3	179	39
Égypte	117	57	4	178	40
Philippines	113	8	51	172	41
Afrique du Sud		6	151	157	42
Hongrie	17	20	118	155	43
Bulgarie	132	6	2	140	44
Chine	84	51	1	136	45
Suède	89	33	1	123	46
Singapour	27	4	72	103	47
Brésil	10	17	74	101	48
Danemark	48	39	4	91	49
Finlande	35	42	5	82	50
Norvège	45	22	6	73	51
Pays-Bas	55	13	2	70	52
Zimbabwe	64			64	53
Indonésie	18	29	4	51	54
République tchèque	28	18	1	47	55
Sri Lanka	42	2		44	56
Grèce	30	12		42	57
Malawi	21	18		39	58

ANNEXE VI **STATISTIQUES DU MAINTIEN DE LA PAIX**

Suisse	17	20	1	38	59
Mali	2	29	3	34	60
Gambie	11	19	2	32	61
Niger	14	16	2	32	62
Bénin	6	19	5	30	63
République- Unie de Tanzanie	2	19	3	24	64
Chili	12	11		23	65
Cameroun	20		1	21	66
Algérie		19	1	20	67
Paraguay		19	1	20	68
Bosnie- Herzégovine	10	9		19	69
Slovénie	17	2		19	70
Croatie		17		17	71
Belgique	1	10	5	16	72
Burkina Faso	2	12		14	73
Honduras		12		12	74
Mozambique	6	4		10	75
Lithuanie	9			9	76
Vanuatu	6			6	77
Salvador	1	4		5	78
Islande	5			5	79
Kirghisistan	3	2		5	80
Namibie		3	2	5	81
Pérou		5		5	82
Côte d'Ivoire	4			4	83
Venezuela		3		3	84
Yougoslavie		3		3	85
Mongolie		2		2	86
Samoa	2			2	87

ANNEXE VI **STATISTIQUES DU MAINTIEN DE LA PAIX**

Albanie		1		1	88
Équateur	1			1	89
Estonie		1		1	90

6 754 1 808 35 698

Total 44 260

% canadien 0.621

Groupe professionnel militaire (GPM)	Niveau préféren- tiel de dotation (NPD)	Effectif qualifié en activité (EQA) Off: 11298 MR: 43532	% inférieur au NPD	Pourcentage des besoins Total – Officiers	Pourcentage des besoins Total – MR
PÉNURIES DE PERSONNEL CRITIQUES DANS LES FORCES CANADIENNES – SEPTEMBRE 2002 (Plus de 10 % inférieures aux besoins - Pénuries ne pouvant pas être comblées par des stagiaires dans un délai de deux ans, si les tendances des besoins, du maintien des effectifs et de l'instruction demeurent aux niveaux prévus					
	Officiers				
43	Génie électrique et mécanique (GEM)	346	291	-15,9	3,1
42	Génie électronique et des communications (GE COMM)	784	702	-10,5	6,9
32	Pilotes (PIL)	1445	1311	-9,3	12,8
55	Médecins (MED)	230	187	-18,7	2,0
54	Pharmaciens (PHARM)	47	36	-23,4	0,4
56	Officiers d'administration des services paramédicaux (OASP)	26	26	0,0	0,2
62	Aumôniers catholiques (AUM C)	72	67	-6,9	0,6
	MR				
215	Spécialistes des transmissions (S TRANS)	1751	1417	-19,1	4,1
111	Spécialistes du renseignement (S RENS)	284	248	-12,7	0,6
738	Techniciens dentaires (TECH DENT)	203	197	-3,0	0,5

ANNEXE VII
PÉNURIES CRITIQUES

714	Techniciens de laboratoire médical (TECH LAB M)	27	27	0,0	0,1
715	Techniciens en radiologie (TECH RADIOL)	27	23	-14,8	0,1
718	Bioélectroniciens (BIOÉLECTRON)	22	19	-13,6	0,1

	PÉNURIES DE PERSONNEL IMPORTANTES (Entre 5 et 10% inférieures aux besoins - Pénuries ne pouvant être comblées par des stagiaires dans un délai de deux ans, si les tendances des besoins, du maintien des effectifs et de l'instruction demeurent aux niveaux prévus)				
	Officiers				
46	Génie de l'air (GA)	179	168	-6,1	1,6
78	Officiers de la logistique (O LOG)	1415	1316	-7,0	12,5
67	Avocats militaires (AM)	117	95	-18,8	1,0
	MR				
277	Spécialistes en communications navales (S COMM NAV)	716	665	-7,1	1,6
275	Opérateurs d'équipement d'informations de combat (Marine) (OP EICM)	438	414	-5,5	1,0
276	Opérateurs de détecteurs électroniques (Marine) (OP DEM)	361	329	-8,9	0,8
312	Mécaniciens de marine (MEC MAR)	1041	1034	-0,7	2,4
313	Techniciens de mécanique navale (TECH MEC NAV)				
314	Maîtres mécaniciens de marine (MMEC MAR)				
332	Électriciens de marine (EL MAR)	455	443	-2,6	1,1

331	Électrotechniciens (ÉLECTROTEC)	133	120	-9,8	0,3
341	Plongeurs-démineurs (PD)				
342	Techniciens plongeurs-démineurs (TECH PD)				
021	Artillerie de campagne (ARTIL C)	1254	1143	-8,9	2,9
081	Opérateurs de détecteurs électroniques	200	188	-6,0	0,5
	aéroportés (OP DEA)				
091	Mécaniciens de bord (MÉC B)	356	344	-3,4	0,8
651	Pompiers	451	441	-2,2	1,0
811	Police militaire (PM)	1110	1052	-5,2	2,5
836	Commis de soutien à la gestion des ressources (COMMIS SGR)	2874	2738	-4,7	6,6
911	Techniciens en approvisionnement (TECH APPRO)	2510	2398	-4,5	5,7
871	Musiciens	239	228	-4,6	0,5

	PÉNURIES RAISONNABLES (Plus de 5% inférieures aux besoins - Pénuries pouvant être comblées par les stagiaires éventuels si les tendances des besoins, du maintien des effectifs et de l'instruction demeurent aux niveaux prévus)				
	Officiers				
44	Génie maritime (G MAR)	538	496	-7,8	4,8
71	Opérations maritimes de surface et sous-marines (MAR SS)	880	803	-8,8	7,8
24	Génie	385	339	-11,9	3,4
22	Officiers d'artillerie (ARTIL)	426	403	-5,4	3,8
23	Officiers d'infanterie (INF)	923	844	-8,6	8,2
82	Officiers du renseignement (RENS)	181	164	-9,4	1,6

ANNEXE VII PÉNURIES CRITIQUES

39	Officiers du contrôle aérospace (C AERO)	506	434	-14,2	4,5
51	Dentistes militaires (DENT M)	119	104	-12,6	1,1
57	Infirmières	241	220	-8,7	2,1
49	Physiothérapeutes (PHY)	12	10	-16,7	0,1
58	Travailleurs sociaux	35	25	-28,6	0,3
61	Aumôniers protestants (AUM P)	77	68	-11,7	0,7
	MR				
065	Techniciens d'armes navales (TECH AN)	437	384	-12,1	1,0
278	Opérateurs de détecteurs électroniques (Marine) (OP DEM)	478	405	-15,3	1,1
283	Électroniciens navals (Acoustique) ELECTRON N (A)	211	164	-22,3	0,5
284	Électroniciens navals (Communications) ELECTRON N ©	243	177	-27,2	0,6
285	Électroniciens navals (Tactique) ELECTRON N (T)	349	252	-27,8	0,8
227	Techniciens de systèmes d'information et de communications terrestres (TECH SICT)	879	756	-14,0	2,0
052	Poseurs de lignes (PL)	357	329	-7,8	0,8
411	Techniciens de véhicules (TEC V)	2193	2079	-5,2	5,0
421	Techniciens d'armement (Terre) (TEC A (T))	349	315	-9,7	0,8
434	Techniciens en systèmes de conduite du tir (Terre) TSCT (T)	353	268	-24,1	0,8
526	Techniciens en avionique (TECH AVIO)	1485	1348	-9,2	3,5
921	Technicien de munitions (TECH MUN)	177	138	-22,0	0,4
737	Technicien médical (TEC MED)	1452	1343	-7,5	3,2

NPD et EQA en date du 1er septembre 2002, conformément au Rapport sur l'état du personnel d'automne 2000

ANNEXE VIII

LISTE DES PIÈCES

- Pièce 1: Conférence des associations de la défense
(26 novembre, 2001, fascicule n^o 7)
- Pièce 2: Royal Canadian Military Institute
(26 novembre, 2001, fascicule n^o 7)
- Pièce 3: Conseil pour la sécurité canadienne au XXI^e siècle du
Centre d'études militaire et stratégique
(26 novembre, 2001, fascicule n^o 7)
- Pièce 4: Ministère de la Défense nationale – les Forces du
Pacifique
(10 décembre, 2001, fascicule n^o 9)
- Pièce 5: Ministère de la Défense nationale – 1^{re} division aérienne
du Canada
(10 décembre, 2001, fascicule n^o 9)
- Pièce 6: Ministère de la Défense nationale – 17^e Escadre
Winnipeg
(10 décembre, 2001, fascicule n^o 9)
- Pièce 7: Ministère de la Défense nationale – BFC Gagetown
(11 février, 2002, fascicule n^o 12)
- Pièce 8: Ministère des Affaires étrangères et du Commerce
international
(11 février, 2002, fascicule n^o 12)
- Pièce 9: Ministère de la Défense nationale – Matériel présenté par
le vice-amiral Maddison
(6 mai, 2002, fascicule no 14)
- Pièce 10: Ministère de la Défense nationale – Matériel présenté par
le lieutenant-général Macdonald
(6 mai, 2002, fascicule no 14)
- Pièce 11: Ministère de la Défense nationale – Système de la
doctrine et de l'instruction de la Force terrestre
(8 mai, 2002, fascicule n^o 15)

ANNEXE VIII

LISTE DES PIÈCES

- Pièce 12: Ministère de la Défense nationale – Instruction de l’armée de terre
(8 mai, 2002, fascicule no 15)
- Pièce 13: Ministère de la Défense nationale – Interopérabilité
(8 mai, 2002, fascicule no 15)
- Pièce 14: Ministère de la Défense nationale – Groupe des opérations interarmées
(8 mai, 2002, fascicule n° 15)
- Pièce 15: Ministère de la Défense nationale – Équipe d’intervention en cas de catastrophe
(8 mai, 2002, fascicule n° 15)
- Pièce 16: Ministère de la Défense nationale – Communication et Électronique
(9 mai, 2002, fascicule n° 15)
- Pièce 17: Conseil de la défense et la sécurité canadienne au 21^e siècle
(27 mai, 2002, fascicule n° 15)
- Pièce 18: Université Queen’s, Gestion de la défense
(27 mai, 2002, fascicule n° 15)
- Pièce 19: Université Carleton, Centre des études de la sécurité et de la défense
(3 juin, 2002, fascicule n° 16)
- Pièce 20: Ministère de la Défense nationale – Groupe de recrutement
(25 juin, 2002, fascicule n° 19)
- Pièce 21: Ministère de la Défense nationale – BFC Borden
(25 juin, 2002, fascicule n° 19)
- Pièce 22: Ministère de la Défense nationale – Forces canadiennes
(25 juin, 2002, fascicule n° 19)

ANNEXE VIII

LISTE DES PIÈCES

- Pièce 23: Ministère de la Défense nationale – Groupe d’appui à la formation
(25 juin, 2002, fascicule no 19)
- Pièce 24: Ministère de la Défense nationale – 8^e Escadre BFC Trenton
(26 juin, 2002, fascicule n^o 19)
- Pièce 25: Ministère de la Défense nationale – Centre de parachutisme du Canada
(26 juin, 2002, fascicule n^o 19)
- Pièce 26: Ministère de la Défense nationale – Sky Hawks
(26 juin, 2002, fascicule n^o 19)
- Pièce 27: Ministère de la Défense nationale – 2^e Groupe-brigade mécanisé du Canada
(27 juin, 2002, fascicule n^o 19)

ANNEXE IX

STATISTIQUES

Nombre de personnes rencontrées	244
Nombre des bases et installations visitées	15
Nombre d'unités visitées	64
Nombre d'heures	166

ANNEXE X

ACTIVITÉS DES MÉDIAS

Veronica Morris

Veronica Morris s'est jointe au bureau de l'honorable Colin Kenny en novembre 1999, à titre d'adjointe spéciale attitrée au projet de loi sur le tabac parrainé par le sénateur. En juin 2001, Mme Morris a été chargée des relations avec les médias au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, lequel mène une étude préliminaire sur diverses questions touchant la sécurité nationale. Présentement, le Comité examine le besoin d'une politique nationale de sécurité pour le Canada.

Les séances du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sont ouvertes aux représentants des médias, sauf lorsque le Comité rédige des rapports, traite de questions personnelles ou lorsqu'un invité demande que les délibérations se tiennent à huis clos.

Lorsque le Comité est à Ottawa, ses séances sont diffusées sur la Chaîne d'affaires publiques par câble (CPAC), sur le site Internet du Sénat (audio et vidéo), sur le réseau de télévision parlementaire et sur le réseau audio du Sénat, fréquences (MH) : parquet : 94.7, anglais : 95.5, français : 95.1.

Les personnes intéressées aux activités du Comité peuvent s'inscrire à un service d'envoi afin d'être avisées des dates et lieux des séances et des témoins qui comparaitront.

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

<http://sen-sec.ca>

Prière d'adresser vos questions au numéro suivant :

Sans frais : 1-800-267-7362

Ou d'envoyer un courriel à l'adresse suivante :

Greffier du Comité : defence@sen.parl.gc.ca

Président du Comité : kennyco@sen.parl.gc.ca

Les demandes d'information des médias doivent être envoyées à ckres2@sen.parl.gc.ca.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Atkins)



L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Le sénateur Atkins a fait une carrière longue et émérite dans le domaine des communications, en l'occurrence comme cadre dans le secteur de la publicité. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenairesanté de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Atkins)

auprès du très hon. Brian Mulroney et du très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick).

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Banks)



L'hon. TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il contribue en outre au rayonnement de la culture canadienne dans le monde.

De 1968 à 1983, l'actuel propriétaire de la compagnie Tommy Banks Music Ltd. a animé The Tommy Banks Show. Le sénateur Banks s'est vu décerner un prix Gémeaux pour sa prestation dans une émission de variétés à la télévision.

Musicien lauréat d'un prix Juno, le sénateur Banks s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale à titre de chef d'orchestre ou de directeur musical de divers événements marquants tels une représentation de gala en présence de la Reine en 1978; les Jeux du Commonwealth de 1978; les Jeux mondiaux universitaires de 1983; et les cérémonies inaugurales d'EXPO 1986 et des XVe Jeux olympiques d'hiver en 1988. Il a aussi été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques partout au Canada et aux États-Unis.

En qualité de président fondateur de la Alberta Foundation for the Performing Arts, le sénateur Banks s'est dévoué sans compter afin que d'autres musiciens et artistes de talent puissent obtenir la reconnaissance qu'ils méritent dans toutes les régions du pays.

En 1979, le sénateur Banks a reçu un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan. La même année, il a remporté le prix Juno et le Grand Prix du Disque-Canada. En 1987, l'Université de l'Alberta lui a conféré un doctorat honorifique en droit. En 1990, le prix Sir Frederick Haultain lui a été attribué.

En 1991, le sénateur Banks a été reçu Officier de l'Ordre du Canada, puis il a été décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta en 1993.

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Banks)

Le 9 mai 2001, le sénateur Tommy Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines, qui explorera de concert avec les citoyens, les experts et d'autres instances publiques les façons de mieux collaborer, à l'intérieur de la sphère de compétence fédérale, en vue de rehausser la qualité de vie dans nos grands centres urbains.

Le sénateur Banks habite à Edmonton.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

Banques et commerce

Énergie, environnement et Ressources naturelles

Finances nationales

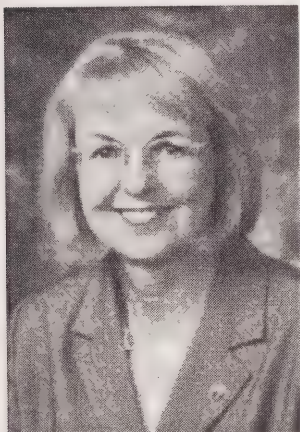
Le Comité spécial sur les drogues illicites

Sécurité nationale et de la défense

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Cordy)



L'honorable JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Mme Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Mme Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région d'Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Mme Cordy s'est également dévouée auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, au jury des prix littéraires de Dartmouth (de 1993 à 1995 et en 1999-2000) et au comité de planification stratégique de l'école primaire du village de Colby. Elle a aussi fait du bénévolat pour le programme d'éducation religieuse et a été lectrice à l'église St. Clement de Dartmouth.

Mme Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

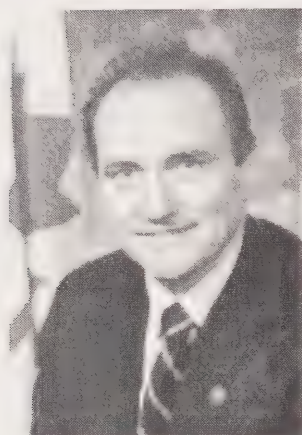
Bibliothèque du Parlement (mixte)

Sécurité nationale et défense

Affaires sociales, sciences et technologie

Sous-comité sur la préservation et la promotion de l'esprit communautaire canadien

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Day)



L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts, de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Day)

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Forrestall)



L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et membre du Comité permanent de la régie interne. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du Sous-

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Forrestall)

comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne.

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Kenny)

L'hon. COLIN KENNY, sénateur



Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense et vice-président du Comité spécial sur les drogues illicites. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Meighen)



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Smith)

L'honorable DAVID P. SMITH, sénateur

L'honorable David Smith est un éminent avocat, qui s'est en plus distingué par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Smith a obtenu un baccalauréat en science politique de l'Université Carleton en 1964 et un baccalauréat en droit de l'Université Queen's en 1970. Il a été admis au barreau de l'Ontario en 1972. Au cours d'une carrière très distinguée, le sénateur Smith est devenu un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation.

Au moment de sa nomination, le sénateur Smith était président et associé du cabinet Fraser Milner Casgrain LLP, un des plus importants et des plus anciens cabinets d'avocats au pays. En 1998, lorsque le cabinet Fraser Milner a été formé, le sénateur Smith est devenu son premier président. Il avait antérieurement assumé la présidence du cabinet Fraser & Beatty.

De 1980 à 1984, le sénateur Smith a représenté la circonscription de Don Valley Est à la Chambre des communes où il a également agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme). En 1972, il a été élu au conseil municipal de Toronto. À la suite de sa réélection en 1974, il a été nommé au comité exécutif de la ville de Toronto et au conseil du Grand Toronto. Réélu de nouveau en 1976, il a été nommé président du conseil municipal de Toronto et adjoint au maire de Toronto.

Le sénateur Smith a joué un rôle très actif au sein du Parti libéral dans les années 1960. Il a notamment occupé les postes de président national des Jeunes libéraux, d'adjoint exécutif de Keith Davey, qui était directeur national, et d'adjoint exécutif de l'honorable Walter Gordon et de l'honorable John Turner

Le sénateur Smith a consacré de son temps à une foule d'organisations bénévoles et philanthropiques. Il a notamment siégé au conseil d'administration d'Exhibition Place, de même que de l'Armée du salut, du Toronto General Hospital, de l'hôpital Mount Sinai et du collège George Brown. Il a présidé la Fondation de la rétinite pigmentaire et a assumé la vice-présidence du O'Keefe Centre for the Performing Arts.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Smith)

Le sénateur Smith et son épouse Heather ont élevé trois enfants : Alexander, Kathleen et Laura. Il est âgé de 61 ans.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

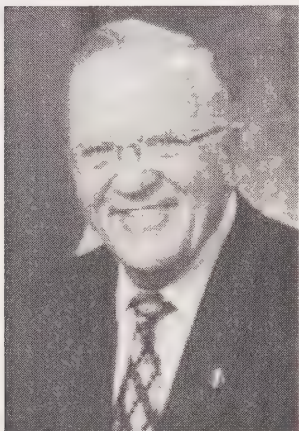
Affaires étrangères

Affaires juridiques et constitutionnelles

Règlement, de la procédure et des droits du Parlement

Sécurité nationale et de la défense

ANNEXE XI
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ
(Sénateur Wiebe)



L'honorable JOHN (JACK) WIEBE, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

LE SÉNATEUR Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :

Agriculture et forêts

Sécurité nationale et défense

Sous-comité des affaires des anciens combattants

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Adjudant chef (retraité) Dessureault)

**Adjudant-chef
J.J.L.M. Dessureault,
OMM, CD**



**Adjudant-chef des
des Forces
canadiennes**

Né à Shawinigan (Québec) le 2 novembre 1945, l'adjudant-chef Dessureault s'inscrit dans l'Armée canadienne le 26 mars 1964 et poursuit son entraînement au dépôt du Royal 22^e Régiment alors cantonné à Valcartier (Québec). En septembre de la même année, il est affecté au 2^e bataillon du Royal 22^e Régiment à Valcartier.

En juillet 1965, il accompagne l'unité à Werl dans le nord de l'Allemagne pour une période de quatre années. De retour au Canada en novembre 1969, il occupe divers postes au sein du 3^e Bataillon jusqu'en juin 1971, date où il rejoint de nouveau le 1^{er} Bataillon, installé depuis peu à Lahr dans le sud de l'Allemagne. Il est promu caporal-chef en avril 1972.

Au mois d'août 1974, à son retour au Canada, il est promu au grade de sergent et occupe successivement les fonctions de commandant de section et d'adjoint de peloton d'infanterie au 3^e Bataillon. En août 1976 il est affecté au 1^{er} Bataillon en Europe pour une durée de cinq ans. Au cours de cette mutation il obtiendra deux promotions.

En juin 1983, il est de retour au Canada pour y remplir la fonction d'adjudant-maître à la section d'entraînement de l'exercice militaire (drill) au Collège militaire royal de Saint-Jean. Il effectue un retour au 2^e Bataillon en juin 1986 et accompagne l'unité à Chypre en février 1987. Promu au grade d'adjudant-chef pendant cette mission, en juin de la même année, il sera muté au Quartier général du Secteur de l'Est à Montréal.

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Adjudant chef (retraité) Dessureault)

Au terme d'une mutation de trois années, il est nommé au poste de sergent-major régimentaire du 1^{er} Bataillon du Royal 22^e Régiment en juin 1990. Il accompagne l'unité en ex-Yougoslavie le 8 avril 1992 dans le cadre d'une mission de paix sous l'égide des Nations Unies. Il sera ainsi le premier sergent-major régimentaire à être déployé au sein d'un groupe de bataille depuis les opérations de Corée. De retour au Canada en juin 1993, il occupe la fonction d'adjudant-chef du Secteur du

En novembre 1994, il a été décoré de l'Ordre du Mérite militaire, à titre de membre et élevé au rang d'Officier de l'Ordre du mérite militaire en janvier 2000.

L'adjudant-chef Dessureault est marié à Marianne Claassen, originaire des Pays-Bas; ils ont une fille, Désirée.

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Major-général (retraité) McDonald)



LE MAJOR-GÉNÉRAL (ret.) G. Keith MCDONALD

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Royal Military College (RMC) de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Il a été instructeur de vol sur le T-33 à la base des Forces canadiennes (BFC) de Moose Jaw, en Saskatchewan. En 1970, il a été détaché au RMC à titre de commandant d'escadron et, ensuite, de directeur adjoint des élèves-officiers.

En 1973, il est revenu à l'instruction sur les CF5 et CF104. En 1974, il a été pilote du 439e Escadron à la BFC de Baden-Soellingen, pilotant le CF104 pendant les attaques au sol. Promu major en 1977, il est devenu officier du Groupe d'évaluation tactique en 1978.

En 1980, le major-général McDonald s'est inscrit au Royal Air Force Staff College de Bracknell, en Angleterre. Promu lieutenant-colonel en janvier 1981, il est retourné au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) où il a été responsable de la planification des besoins opérationnels et des achats d'équipement pour le CF18. En 1982, il a été muté au bureau d'administration du projet CF18 en tant que gestionnaire des besoins opérationnels.

Le major-général McDonald a terminé son instruction sur le CF18 à la BFC de Cold Lake, et est ensuite retourné à la BFC de Baden-Soellingen en 1985 en tant que premier commandant du 439e Escadron d'appui tactique. En juillet 1987, il a été promu colonel et a été détaché au QGDN en tant que directeur de la formation professionnelle et du perfectionnement. En juillet 1989, il a assuré le commandement de la BFC et de la 4e Escadre de Baden-Soellingen. Dans le cadre de ses fonctions de commandant de l'escadre et de la base, il a supervisé la création du groupe opérationnel aérien du CF18 dans la guerre du Golfe et a amorcé la fermeture de Baden. En 1992, il est revenu au QGDN à titre d'adjoint spécial du Sous-ministre adjoint (Personnel) et, en juillet 1993, il a occupé le nouveau poste d'adjoint

ANNEXE XII
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ
(Major-général (retraité) McDonald)

spécial du Vice-chef d'état-major de la Défense (VECMD) et de directeur du Secrétariat du QGDN.

En juin 1994, le général McDonald a été promu brigadier général et a assumé les fonctions de directeur général du développement (Aérospatiale) au QGDN. Il a été promu major-général en 1996, occupant le poste de directeur des opérations au QG du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a occupé ces fonctions jusqu'à sa retraite des Forces canadiennes en 1998, après avoir passé 37 années dans les Forces.

Le général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de bord, surtout à bord de CF18, de CF104, de CF5 et de T-33. Il possède un B.A. en sciences politiques et en économie, a suivi des cours au RAF Staff College, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, ainsi que des cours en matière de sécurité nationale et de gestion.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Grant Purves et Barbara Reynolds)

Grant Purves

Grant Purves exerce les fonctions d'attaché de recherche principal. Il est entré à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en 1974. Depuis, il a aidé de nombreux comités parlementaires à préparer des études approfondies. En 2001, il a été affecté au Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité.

M. Purves possède une formation solide en histoire militaire et en histoire de l'Europe de l'Est.

Barbara Reynolds

Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 28 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans, directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé *Obstacles*.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'avec des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les bureaux de circonscription. De plus, elle a été directrice du programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et des affaires, un programme qui permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats.

De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.

ANNEXE XIII

INDEX

SÉNAT DU CANADA

Sécurité nationale et défense,
Comité sénatorial permanent

2^e session, 37^e législature, 2002

INDEX

Pour 130 dollars de plus ...
Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes
octobre 2002

Afghanistan

Bataillon, incapacité à fournir, p:13
Marine, opérations, p:32
Théâtre des opérations, manque de capacités, p:76-7

Aide étrangère

Dépenses, p:14

Apollo, opération

Voir
Opération Apollo

Armée

Bataillons d'infanterie, insuffisamment dotés, p:40
Éventail de tâches, manque de ressources, p:26
Formation, temps nécessaire, p:29,32,51
Personnel
Manque pour soutenir le rythme des opérations et pour se moderniser,
p:49
Pénurie, p:24,49
403^e Escadron, hélicoptères CH-146 Griffon, p:49
Rajeunissement, délai de deux ans, p:29
Unités, retrait des provinces côtières, p:71

Aurora, aéronefs de patrouille maritime

Améliorations, programme, durée, p:72
Personnel, p:56
Pilotes
Heures de vol, p:61
Lutte anti-sous-marine, fin de la formation, p:61
Simulateurs, recours, p:61
Surveillance aérienne, patrouilles hebdomadaires,
p:60

Bases des Forces canadiennes

Voir
Borden; Cape Scott; Esquimalt; Gagetown; Halifax;
Kingston;
Petawawa

Black, Dean, lieutenant-colonel, commandant, 403^e
Escadron,
BFC Gagetown, ministère de la Défense nationale

Réserve utilisée pour la dotation, informaticiens,
p:50

Black Watch (Milice)

Opérations, crise
Équipements personnels pour les recrues
masculines et féminines,
p:67
Fonds d'exploitation et de formation, p:67
Matériel, pénurie, désuétude, besoins, p:67-8
Matériel didactique, p:67
Munitions chargées, pénurie, p:68
Partie théorique des cours, non disponible aux
manèges militaires,
p:68
Recrutement, campagne, résultats, problèmes, p:67
Personnel, crise
Attrait historique et militaire, p:56
Formation
Formation donnée aux unités locales, capacité,
p:58
Instructeurs, pénurie, p:58
Recrutement
Contrôle et organisation relèvent de la brigade,
p:56
Officiers et militaires du rang supérieur,
problèmes, p:56
Paperasserie administrative, p:56
Processus de recrutement et début de la formation,
délais, p:57
Stage préalable dans une unité de Réserve, étape
pour joindre la Force
régulière, p:57

Borden, base des Forces canadiennes

Opérations, crise
Formation, difficulté à obtenir, p:65
Niveaux de solde plus élevés et primes supérieures
accordées lors du
rengagement, p:65
Opérations, rythme illogique, cause de non
rengagement, p:65
Personnel, crise
Formation

ANNEXE XIII

INDEX

Cours d'initiation aux différents métiers, capacité de donner, p:52

Recrues, capacité de former, p:52

Groupe de recrutement, p:52

Opérations, rythme, cause de non rengagement, p:52

Recrutement, campagne, succès, résultats, p:52

Réservistes, recrutement, nombre prévu, p:52

Bosnie Herzégovine

Opération Palladin, contribution canadienne, p:22

Théâtre des opérations, manque de capacité, p:76

Buck, Ron, vice-amiral, chef d'état-major de la Force maritime.

ministère de la Défense nationale

Armée canadienne, renouveau, urgence, p:26

Burke, Greg, capitaine (M), commandant, Forces maritimes de

l'Atlantique, ministère de la Défense nationale

Commandement, défis, p:45

Canada

Abri sûr contre les turbulences et la pauvreté, p:9

Aide étrangère, dépenses, p:14

Contexte mondial troublé, vulnérabilité, p:7,11,12

Création d'un monde moins troublé, aide, engagement, p:13-4,16

Défense du continent, de la population, de ses alliés, engagement, p:13,

21,79

Engagements internationaux, contribution, p:22

Force militaire, dépenses, statistiques, p:10-1

«Insuffisance flagrante», citation de M. Manley, p:13

Isolationnisme, pratique politique, p:14

Place sur la scène mondiale, image internationale,

p:14,21,78

Terres et eaux canadiennes, surveillance aérienne,

p:33-4

Cape Scott, base des Forces canadiennes

Personnel, crise

Effectif vieillissant, p:46

Installation, incapacité de répondre aux besoins de la Flotte atlantique,

p:47

Main-d'œuvre, manque, p:46

Programme d'apprentissage, besoin, p:46

Centre de parachutisme du Canada

Personnel, crise

Élimination, mesures de compression des coûts, p:54

Parachutistes, élément essentiel d'une armée moderne, p:54

CF-18, avion de combat

Améliorations, calendrier d'exécution, p:72

Heures de vol annuelles, p:61

Vols à basse altitude, entraînement, p:61

Coincé entre les deux : Une évaluation de la capacité opérationnelle

des Forces canadiennes

Conférence des associations de la défense (octobre 2001), p:15

Conférence des associations de la défense

Coincé entre les deux : Une évaluation de la capacité opérationnelle

des Forces canadiennes, octobre 2001, p:15

Une nation vulnérable, octobre 2002, p:15

Conseil pour la sécurité canadienne au XXI^e siècle

Pour assurer la défense d'une nation, septembre 2002, p:15

Cours d'électronique axé sur le rendement, programme

Nombre de places, p:63

Défense nationale et anciens combattants, Comité permanent

Faire face à nos responsabilités : L'état de préparation des forces

canadiennes, rapport, mai 2002, p:15

Défense nationale, ministère

Budget de référence

Augmentation immédiate

130\$ par Canadien, p:15-8,33

Organismes et comités, recommandations, p:15-6

4 milliards de dollars, recommandation,

répartition, p:15-7,20,33-7

Augmentations futures, p:16-7

Dépense per capita, comparaison, p:10-1,17-8

Pays de l'OTAN, comparaison, p:11,18

Pourcentage du PIB, p:11

Total, p:15

2^e Escadron de guerre électronique – BFC Kingston

Biens d'équipement, crise

Matériel, stade expérimental, p:74

Modèles d'essai électronique, pièces de rechange, incompatible avec

l'équipement des alliés, p:74

Opérations, crise

Largeurs de bande assignées, restrictions du CTRC, p:64

Matériel, inefficacité, frustrations, p:64

Système de recueil de renseignements, p:65

Systèmes numériques dotés de sauts de fréquence,

p:64

2^e Groupe-brigade mécanisé du Canada

Opérations, crise

Exercices de combat et munitions pour l'entraînement de tir réel, p:

66-7

Infrastructure de la base, amélioration, p:65

ANNEXE XIII

INDEX

Manque de ressources et de défis, raisons du non
renforcement, p:67

Ordinateurs utilisés pour la formation, pas de
bâtiment pour entreposer,
p:65

Poste de commandement de compagnie et quatre
pelotons,

déploiement, p:71-2

Véhicules blindés légers, pas de garages, p:65

Personnel, crise, tâches opérationnelles quotidiennes,
manque de
personnel, p:54

Dietrich, Dan, Adjudant-chef, 1^{ère} division aérienne
du Canada,

ministère de la Défense nationale

Qualité de vie des membres de la Division aérienne,
p:45

19^e Escadre Comox

Personnel, crise

Aurora, aéronefs de patrouille maritime, p:56

Baie Patricia, détachement, p:56

407^e Escadron, heures de vol par année, p:56

443^e Escadron, hélicoptères, heures de vol en mer et
le long des côtes,
p:56

17^e Escadre Winnipeg

Opérations, crise

Aurora, pilotes

Heures de vol, réduction, p:61

Lutte anti-sous-marine, formation, p:61

Simulateurs, recours, p:61

CF-18

Heures de vol, nombre annuel, p:61

Vols à basse altitude, entraînement, p:61

Niveau général de préparation, baisse, p:60

Réductions budgétaires, impact sur la formation,
p:60

Personnel, crise

Capacité opérationnelle, réduction, p:45

Catégories essentielles, pénurie, p:44

Formation

Manque de temps, source de tension, p:45

Réductions budgétaires, impact, p:45

Opérations, rythme, p:44

Personnel opérationnel, recours pour augmenter la
capacité de
formation, p:45

1^{re} Division aérienne du Canada, défis, p:44

Qualité de vie, amélioration, initiatives, p:45

Spécialistes et techniciens, maintien en place,
primes, p:45

Opérations, rythme, déploiements outre-mer, p:47

Personnel spécialisé, pénurie, p:48

Pilotes et personnel de maintenance, passage d'une
affectation à une
autre, p:47

Recrutement, report, p:48

Sea King, maintenance, pilotes, p:47-8

Vie de famille, temps disponible, p:47

Équipe d'intervention en cas de catastrophe

Antonov, avion de transport, location, p:72

Base, responsabilité, p:71

Hercules, appareils utilisables, p:72

Matériel, entreposage, p:71

Matériel et personnel, transport, vols de Hercules
nécessaires, p:72

Esquimalt, base des Forces canadiennes

Biens d'équipement, crise

Capacité de soutien logistique en mer et de transport
maritime,

programme, p:69

Projet des hélicoptères maritimes, remplacement
des Sea King, p:69

Ravitailleurs d'escadre de la classe Protecteur,
remplacement, p:69

Opérations, crise

Aurora, surveillance aérienne, patrouilles
hebdomadaires, p:60

Budgets réduits, répercussions, p:60

Flotte maintenue au seuil de préparation maximale,
pourcentage,
p:60

Forces maritimes du Pacifique (FMAR(P)), activités
de surveillance,
p:60

Jours en mer par année, p:60

Logements familiaux, prix élevés, p:60

Sea King, hélicoptères, p:60

Personnel, crise

Formation en mer, moyens, p:44

Métiers techniques, sous-dotés, p:43

Navires et équipages, préparation à la guerre, p:43

Navires immobilisés, p:43

Navires, dotation inadéquate, p:43

Officiers et autres militaires, déploiement outre-
mer, vérification, p:43

Officiers subalternes, p:43

Opérations, rythme, impact, p:44

Réserve

Formation insuffisante, p:44

Navires de défense côtière, rôle, p:44

États-Unis

Isolationnisme, pensée politique, p:14

Faire face à nos responsabilités : L'état de préparation des forces canadiennes

Défense nationale et anciens combattants, Comité
permanent, rapport,

ANNEXE XIII

INDEX

mai 2002, p:15

Force aérienne

Formation, temps nécessaire, p:29,32

Heures de vol, augmentation, p:33

Personnel

Exode, manque, p:23,44-5

Expérience, niveaux, p:23

Groupes professionnels militaires, métiers, situation critique, p:24

Niveau préférentiel de dotation (NPD), p:24

Pilotes avec obligations contractuelles, départs, p:23-4

Ressources humaines, à court, p:23

Plan d'activités 2001, p:23

403^e Escadron, hélicoptères CH-146 Griffon, p:49

Rajeunissement, délai de deux ans, p:29

Surveillance aérienne, amélioration, p:33

Transport stratégique, capacité, p:36,71

Forces armées canadiennes

Afghanistan, bataillon, incapacité à fournir, p:13

Aptitude au combat, capacité, préparation, soutien

Chefs militaires et bureaucrates du ministère,

franchise lors de

témoignages devant les comités parlementaires,

p:24-6,31

Hautes autorités militaires, gestion de crise, p:31

Planificateurs militaires, évaluation des

engagements contractés et

les plans opérationnels, p:31

Politiciens, objectivité, p:26

Politiciens présentant une belle image de l'armée, p:25

Situation actuelle, conséquences, p:22-3

Soldats, position, p:27

Statu quo, non viable, p:27

Bases militaires, infrastructure, p:59

Dépenses, investissements

Frugalité, conséquences, p:10

Hausse, recommandation, p:15-8

Niveaux, impact sur la position du Canada sur la scène mondiale, p:14

Force totale, notion, p:43

Formation

Absence au-dessus du niveau de bataillon, p:41

Capacité insuffisante, conséquences, p:27,29,42

Cours de base, période d'attente, p:41

Cours de perfectionnement professionnel,

nouveaux, p:30

Entraînement virtuel, perspectives d'avenir, p:28

Expérience pratique, p:28

Heures de vol, augmentation, p:33

Instruction collective et individuelle, p:33

Maintien des compétences, acquisition des

nouvelles, p:33

Meilleure performance future, effets, p:27

Membres de formations opérationnelles, emploi pour compléter les

unités de formation, p:41

«Missions du jour», impact, p:27

Niveau du bataillon, avec alliés, p:34

Personnel et matériel de formation, p:42

Programmes, recyclage, rafraîchissement, p:29

Programmes innovateurs, planificateurs du

ministère, p:30

Recrues se tournant les pouces, p:29,33,41

Réserve, porter la capacité au niveau de la Force régulière, p:33

Gouvernements, traitement, p:9-10

Maintien de la paix, missions, contribution, p:11

Matériel

Alliés et ennemis, différence, comparaison, p:69

Biens d'équipement, crise, p:69-74

Budget d'exploitation et de maintenance, p:59

Cannibalisation, p:34,41

Maintenance, lacunes, p:27-8

Matériel de reconnaissance, protection contre le tir ami, p:37

Nouveau, achat, embauche d'administrateurs de projets, p:30

Pièces de rechange, ravitaillement, p:34,41

Programme de maintenance préventive, exécution, p:30,34

Techniciens, manque, p:40

Vétusté, p:69

Mécanismes de sécurité intégrés, érosion, p:23

Missions, réalisation, p:7-8

Moyens militaires, police d'assurance, p:9-10

Opérations, crise, p:59-68

Opérations, rythme, impact, p:41

Personnel

Congés de maladie, augmentation, raisons, p:27,41

Crise, p:40-58

Effectifs entraînés, nombre, p:5,29,35,40,52

Effectifs rémunérés, p:52

Épuisement, p:35

Manque, effets sur capacité à faire leur travail, p:28

Pénurie, problèmes, p:40-1

Rengagement, taux, faible, p:35

Taux de roulement, p:35

Tenue de combat pour personnel féminin, p:37

Uniformes adaptés aux champs de bataille, p:37

Protection contre le désordre et la pauvreté, p:7-10

Qualité de vie

Bureaux, p:34

Congés annuels, meilleur temps pour prendre, p:30

Couples mariés, stress, p:35

Intervalles insuffisants entre les déploiements,

stress, p:41

Logements familiaux, insalubrité, p:34-5

Militaires de grade inférieur, hausses de solde, p:35

Réintégration à la famille, p:30

Temps à la maison insuffisant, p:27

Rajeunissement, revitalisation, restructuration

Déploiements outre-mer, suspension, deux ans,

exceptions, p:20-1,

28-9,33

Engagement à l'égard des alliés, du monde, p:21-2

Fonds, injection, pas la solution, p:19-20

Gouvernement, organismes centraux, attitude, p:31

Opérations outre-mer, retrait, conséquences, p:20-1

ANNEXE XIII

INDEX

Processus, p:28-32
«Retraite stratégique», contexte, p:19
«Rope-a-Dope», tactique, p:19
Temps nécessaire, p:20,28-9
Urgence, p:26
Voir aussi plus haut Formation
Recrutement et rétention
Campagne, p:29,35
Primes aux spécialistes, p:35
Satisfaction au travail, envie de se rengager, p:41
Traitement des recrues, retards, p:41
Scène internationale, performances, p:22
Voir aussi
Armée: Bases sous leur nom: Force aérienne;
Marine: Réserve

Forces maritimes du Pacifique (FMAR(P))
Activités de surveillance, p:60
Sea King, appui, p:60

Fraser, Jamie D., contre-amiral, commandant, Forces maritimes du
Pacifique, ministère de la Défense nationale
Navires et équipages, préparation à la guerre, p:43

Gagetown, base des Forces canadiennes
Biens d'équipement, crise
Nouveaux véhicules à roue, garés à l'intérieur, pas de fonds pour
construire les garages, p:74
Transports de troupes blindés (TTB), nombre, besoins, p:73
Opérations, crise
Chambres simples, pénurie, p:62
Infrastructure de la base, bâtiments, détérioration, p:62
Installations de formation de la base, rénovations, p:62
Formation inadéquate, conséquences, p:62
Militaires et stagiaires vivant dans des tentes, p:62
Pièces de rechange et munitions, pénurie, p:62
Personnel, crise
Casernes, qualité inférieure, p:48
Conditions de vie réservées aux familles, piètre qualité, p:48
Écoliers ayant des besoins spéciaux, aide insuffisante, p:48
Espace insuffisant pour le double et le triple du personnel l'été,
p:48
Formation
Capacité réduite, p:48-9
Élèves, nombre, p:49
Instructeurs puisés dans des unités opérationnelles, p:48-9
Jours de formation, p:49
Officiers recrutés, besoins, p:49
403e Escadron, pilotes pour hélicoptères CH-146 Griffon, p:49-50
Informaticiens, remplacés par les techniciens d'aéronefs, p:50

Manque de personnel pour soutenir le rythme des opérations et la
modernisation, p:49
Militaires du rang, démoralisés, raisons, p:48
Réserve, utilisée pour la dotation, p:50
Soutiens médicaux francophones dans la ville, absence, p:48
Spécialistes médicaux, p:48

Golan, plateau
Mission des Nations Unies, personnes affectées, p:22

Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes
Responsabilité, p:53

Groupe de recrutement
Organigramme, p:52

Groupes professionnels militaires
Voir sous
Force aérienne - Personnel

Halifax, base des Forces canadiennes
Biens d'équipement, crise
Capacité de soutien logistique en mer et de transport maritime,
programme, p:69
Projet des hélicoptères maritimes, remplacement des Sea King, p:69
Ravitailleurs d'escadre de la classe Protecteur, remplacement, p:69
Opérations, crise
Appartements de taille réduite, demande faible, taux d'occupation, p:61
Logements de trois et quatre chambres, besoin, p:61
Logements familiaux (LF), p:61
Logements militaires, inférieurs aux normes, p:61
Matériel nécessaire, acquisition, délais, p:61
Opérations, rythme et qualité de vie, répercussions, p:61
Techniciens, pénurie, p:61
Personnel, crise
Budgets, coupures, p:45
Commandement, défis, p:45-6
Effectifs moindres, p:46
Équipement, réduction, p:46
Flotte, maintenance, manque de techniciens, effets, p:46
Jours en mer, p:46
Navires en préparation pour déploiement, équipages, p:46
Opérations, rythme, p:46
Qualité de vie, p:46
Réserve
Équipages des navires de la patrouille côtière, p:46
Formation en mer, p:46
Jours en mer, p:46

Hall, Steve, major, commandant adjoint, École de l'électronique et des

ANNEXE XIII

INDEX

communications des Forces canadiennes, BFC
Kingston, ministère de la
Défense nationale
École, rôle, p:62

Hélicoptère maritime, projet

Remplacement des Sea King, p:36

Hénault, Raymond R., général, Chef d'état-major de la Défense,

ministère de la Défense nationale

Aptitude au combat, situation plus viable, p:27

Henderson, Georgie, major, Adjoint A3, BFC

Trenton, ministère de la

Défense nationale

8^e Escadre Trenton, activités, p:53

Hercules, appareils de transport

Améliorations, configuration commune des postes de pilotage, p:73

Appareils utilisables, p:72

Militaires possédant une solide formation, raisons du non rengagement,

p:66

Pièces de rechange, disponibilité, p:66

Recherche et sauvetage, missions, recours aux

Hercules, p:73

Vétustes, problèmes de maintenance, p:66,73

Hincke, Joe, colonel, commandant, 12^e Escadre

Shearwater, ministère

de la Défense nationale

Recrutement, report, conséquences, p:48

8^e Escadre Trenton

Biens d'équipement, crise

Hercules, améliorations, configuration commune des postes de pilotage,

p:73

Moyens de transport, examen exhaustif, p:73

Recherche et sauvetage, missions, recours aux

Hercules, p:73

Transport stratégique, location d'appareils, impact sur crédibilité, p:73

Opérations, crise

Appareils de transport Hercules, vétustes, problèmes de maintenance,

p:66

Militaires possédant une solide formation, raisons du non rengagement,

p:66

Missions de transport annulées, p:66

Pièces de rechange, disponibilité, p:66

Personnel, crise

Avions, pénurie, p:53

Formation

Pilotes, p:53

Techniciens, instruction pendant l'emploi, temps requis, p:53

Métiers de la Force aérienne, regroupement mal planifié, p:53

Opérations, rythme accéléré, p:53

Pièces de rechange et équipement, insuffisance, raison du non

rengagement, p:54

Recherche et sauvetage, services, p:53

Soutiens déployables, services, p:53

Techniciens d'aéronefs, admissibilité à la retraite, p:53

Transports aériens souples, p:53

Isolationnisme

Canada, pratique politique, p:14

États-Unis, pensée politique, p:14

Jeffery, M.K., lieutenant-général, Chef d'état-major de l'Armée de

terre, ministère de la Défense nationale

Manque de ressources, p:26

Kingston, base des Forces canadiennes

Opérations, crise

Cours d'électronique axé sur le rendement, nombre de places limité,

p:63

Eau potable, couleur brune, p:63

Édifice, perte suite à la réduction des effectifs, p:63

Espace, pénurie, répercussions négatives, p:63

Formation, manque de ressources, effet débilant, p:63

Stagiaires, partage des logements, p:63

Structures portatives temporaires, remorques doubles, garage,

utilisation comme salles de classe, p:63

Systèmes de communications radiophoniques, téléphoniques et

informatiques, p:62

Techniciens subalternes, incapables d'acquérir de l'expérience,

p:63

Vieux édifices inutilisés, pas de fonds pour démolir, p:64

Personnel, crise, formation

Cours de formation en vue d'une qualification, période d'attente,

p:50

Instructeurs, affectations limitées à trois ans, p:51

Moyens consacrés à l'instruction, p:50

Officiers et militaires du rang, coût de la formation, p:50

Personnel en attente d'instruction (PAI), p:50

Réserve, possibilités de formation, p:51

Lilienthal, Mark, lieutenant-colonel, officier supérieur, Groupe de

l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden,

ministère de la Défense nationale

Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, p:53

ANNEXE XIII

INDEX

Livre blanc sur la défense, 1994

Nations Unies, opérations, déploiements.
engagements
Éléments individuels ou éléments d'avant-garde.
p:75.77
Escadre de chasseurs avec soutien approprié.
p:75.77
Escadron d'aéronefs de transport tactique. **p:75.77**
Groupe bataillon d'infanterie. **p:75.78**
Groupe opérationnel naval composé de quatre combattants, navire de soutien, appui aéronaval. **p:75.76**
Groupements tactiques distincts ou groupe-brigade, avec soutien
logistique approprié. **p:75.76**
Personnel déployé outre-mer de façon permanente, nombre. **p:75.76**
Plan de mise en œuvre des mesures pour accroître la capacité de remplir les engagements ou faire face à une crise grave. **p:78**
Quartier général de force opérationnelle combinée. **p:75.76**
Recommandations non suivies, résultats. **p:75**

Logements familiaux (LF)

Voir sous
Halifax, base des Forces canadiennes - Opérations, crise

Macédoine

Opération de l'OTAN visant à récupérer des armes, officier affecté.
p:22

MacLeod, Barry W., colonel, commandant, 3^e

Groupe de soutien de secteur, BFC Gagetown, ministère de la Défense nationale
Capacité de formation. **p:48**
Chambres simples, pénurie. **p:62**

Manley, honorable, John, ancien ministre des

Affaires étrangères
«Insuffisance flagrante» du Canada, citation, 4 octobre 2001. **p:13**

Marine

Afghanistan, invasion, opérations. **p:32**
Force totale, notion. **p:43**
Formation, temps requis. **p:29.32**
Frégates, hélicoptères pour protéger. **p:36**
Hélicoptère maritime, projet. **p:36.70**
Jours de mouillage. **p:34**
Jours en mer par année. **p:60**
Manutention horizontale du matériel lourd et appui aux groupes
opérationnels. **p:71**
Navires inutilisés faute de fonds et d'équipage.
p:34.40

Personnel, pénurie. **p:24.43-4**
Pétroliers, bâtiments de soutien, capacité. **p:71**
Rajeunissement, délai de deux ans. **p:29.32**
Réserve navale, pénurie de personnel. **p:44**
Temps passé en mer - sur terre, proportion. **p:43-4**

Mitchell, Greg, brigadier-général, commandant,

Secteur de l'Atlantique
de la Force terrestre, ministère de la Défense nationale
Capacité de formation. **p:48**

Nations Unies

Golan, plateau, mission, personnel affecté. **p:22**
Missions, contribution canadienne. **p:22**
Opérations, déploiement, engagements. **p:75-7**

Navires de défense côtière

Réserve, rôle. **p:44**

Niveau préférentiel de dotation (NPD)

Voir sous
Force aérienne - Personnel

Nordick, Glenn, brigadier-général, commandant

adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction de la Force terrestre, BFC Kingston,
ministère de la Défense nationale
Formation, ressources allouées. **p:51**

Opération Apollo

Contribution canadienne. **p:22**
12^e Escadre Shearwater, contribution. **p:47**

Opération Palladin

Bosnie Herzégovine, contribution canadienne. **p:22**

Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN)

Missions, contribution canadienne. **p:22**
Opération en Macédoine, officier affecté. **p:22**

Orr, Ken, major, Officier supérieur d'état-major,

Groupe de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden, ministère de la Défense nationale
Groupe de recrutement, organigramme. **p:52**

Palladin, opération

Bosnie Herzégovine, contribution canadienne. **p:22**

Payne, Richard, capitaine (M), commandant,

Installation de maintenance de la flotte de Cape Scott, Forces maritimes de l'Atlantique, ministère de la Défense nationale
Installation, importance. **p:46**

Personnel en attente d'instruction (PAI)

Voir sous

ANNEXE XIII

INDEX

Kingston, base des Forces canadiennes - Personnel, crise

Petawawa, base des Forces canadiennes

Biens d'équipement, crise
Nouveaux véhicules à roue, garés à l'intérieur, pas de fonds pour
 construire les garages, p:74
Transports de troupes blindés (TTB), nombre, besoins, p:73
Opérations, crise
Exercices de combat et munitions pour l'entraînement de tir réel, p:66
Manque de ressources et de défis, raisons du non rengement, p:67
Personnel, crise
Base trop petite pour des exercices simultanés de l'infanterie, des chars
 et de l'artillerie, p:55
Exercices de combat, p:55
Force opérationnelle interarmées 2 (FOI 2), p:56
Formation
École de reconnaissance, création, p:55
Idées nouvelles, p:55
Munitions pour l'entraînement de tir réel, p:55
Pelotons, échanges pour encourager l'interopérabilité des armées
 alliées occidentales, p:56
Unités spéciales, création, p:55
Militaires affectés ailleurs ou en congé de maladie, p:54
Militaires faisant le plus preuve d'initiative, défis, rengement, p:55
Opération Agile, planification de l'aide fournie, p:55
Opérations, rythme, stress, p:55
1^{er} Bataillon du Royal Canadian Regiment, p:54-5
Ressources affectées à la planification sans mener au déploiement, p:54-5
Unités, affectation à plus d'une opération, p:54
Unités de la brigade, effectif autorisé et complet, dotation, p:55

Pile, T.H.W. Tyron, capitaine (M), commandant, Groupe 4, Opérations
maritimes, Forces maritimes du Pacifique, ministère de la Défense
nationale
Réserve à bord des navires de défense côtière, rôle, p:44

Pour assurer la défense d'une nation

Conseil pour la sécurité canadienne au XXI^e siècle, septembre 2002, p:
15

1^{re} Division aérienne du Canada, Winnipeg

Biens d'équipement, crise
Équipe d'intervention en cas de catastrophe

Antonov, avion de transport, location, p:72
Base, responsabilité, p:71
Hercules, appareils utilisables, p:72
Matériel, entreposage, p:71
Matériel et personnel, transport, vols de Hercules nécessaires, p:72
Transport aérien, capacité, révision, p:71
Unités de l'Armée de terre, transport aérien, avantage, p:71

403^e Escadron

Hélicoptères CH-146 Griffon, p:49

Rapport du vérificateur général 2001

Vérificateur général du Canada, chapitre 10, «Défense nationale – L'équipement en service», rapport, p:15

Recherche et sauvetage

Aéronef de l'aviation civile, transformation en appareil militaire, coûts, p:73
Appareils spéciaux, disponibilité, coûts d'exploitation inférieurs, p:73
Coûts d'exploitation et de maintenance, p:73
Hercules, utilisation, p:73
8^e Escadre Trenton, rôle, p:53

Renseignements, cueillette

Capacité, p:36
Menaces asymétriques, p:36
Projet portant sur le renseignement, la surveillance et la reconnaissance, p:36

Réserve

Formation
Capacité portée au niveau de celle de la Force régulière, p:33
Nouvelles technologies, problèmes, p:51
Leadership et professionnalisme, mêmes normes que la Force régulière, p:43
Nombre, augmentation, financement, p:51
Réserve navale, pénurie de personnel, p:44
Rôle à bord des navires de défense côtière, p:44

Sea King, hélicoptères

Désuétude, p:70
Disponibilité, taux, p:48,70
État de vol, programme de réparations et de maintenance, p:70
Flottes du Pacifique et de l'Atlantique, risques sans hélicoptères fiables, p:70
Forces maritimes du Pacifique, appui, p:60
Hélicoptère maritime, projet, remplacement, p:36,70
Hélicoptères EH 101, commande, annulation, p:70
Maintenance, durée, dotation, p:47
Pilotes, pénurie, p:47
Vols en toute sécurité, fiabilité, p:70

ANNEXE XIII

INDEX

Sécurité

- Amérique du Nord, défense
 - Côtes, coordination entre Forces canadiennes et américaines, p:36
 - Projet spatial interarmées, mise en œuvre accélérée, p:36
 - Menaces mondiales asymétriques, p:9,36
 - Sécurité collective, p:10

Sécurité nationale et défense, Comité sénatorial permanent

- Bases et installations militaires, tournée, raisons, p:38
- Rapport, février 2002, p:7,15
- Recommandations, p:15-6.20

Tarrant, Tom, lieutenant-colonel, directeur adjoint de l'entraînement,

- BFC Kingston, ministère de la Défense nationale
- Instruction, moyens consacrés, p:50

Terrorisme

- Mission de coalition, personnel affecté, p:22

Transports de troupes blindés (TTB)

- Nombre, besoins, p:73

Une nation vulnérable

- Conférence des associations de la défense (octobre 2002), p:15

Vérificateur général du Canada

- Rapport du vérificateur général 2001*, chapitre 10, «Défense nationale – L'équipement en service», p:15

Ward, Mike J., colonel, commandant, Centre d'instruction au combat,

- BFC Gagetown, ministère de la Défense nationale
- Manque de personnel pour soutenir le rythme des opérations et pour moderniser, p:49



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, November 18, 2002

Issue No. 3

Second meeting on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité sénatorial
permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 18 novembre 2002

Fascicule n° 3

Deuxième réunion concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Senator Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Senator J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith
Cordy	Wiebe
Day	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, November 18, 2002

(5)

English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 4:20 p.m. in room 520, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith and Wiebe (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer, Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future business *in camera*, in room 520, Victoria Building.

At 5:05 p.m. the Deputy Chair presided.

At 5:10 p.m. the Chair presided.

At 5:55 p.m. the committee suspended its sitting.

At 6:00 p.m. the committee continued its meeting in public in room 705, Victoria Building.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada.

WITNESSES:

From the Office of the Auditor General of Canada:

Sheila Fraser, Auditor General of Canada;

Shahid Minto, Assistant Auditor General;

Peter Kasurak, Principal.

From the Canadian Union of Public Employees (CUPE):

Richard Balnis, Senior Research Officer;

France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division.

The Chair presented the Queen's Golden Jubilee Medal to the Clerk, Mrs. Barbara Reynolds, and to Major General Keith McDonald.

Ms. Fraser made a statement and, along with Mr. Minto and Mr. Kasurak, responded to questions.

At 7:35 p.m. the committee suspended its sitting.

At 7:45 p.m. the committee continued its sitting.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 18 novembre 2002

(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 16 h 20, dans la salle 520 de l'édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (président).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith et Wiebe (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche, le major général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller national pour la sécurité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine à huis clos ses travaux futurs, dans la salle 520 de l'édifice Victoria.

À 17 h 05, le vice-président occupe le fauteuil.

À 17 h 10, le président occupe le fauteuil.

À 17 h 55, le comité suspend sa séance.

À 18 heures, le comité poursuit sa réunion en public dans la salle 705 de l'édifice Victoria.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité entreprend son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

TÉMOINS:

Du Bureau du vérificateur général du Canada:

Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada;

Shahid Minto, vérificateur général adjoint;

Peter Kasurak, directeur principal.

Du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP):

Richard Balnis, attaché de recherche principal;

France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien.

Le président présente la Médaille du jubilé d'or de la reine à la greffière, Mme Barbara Reynolds, et au major général Keith McDonald.

Mme Fraser fait une déclaration et, en compagnie de M. Minto et de M. Kasurak, répond aux questions.

À 19 h 35, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 45, le comité reprend sa séance.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the Parliament of Canada Act, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Mr. Balnis and Ms. Pelletier in the form prescribed by the act.

Mr. Balnis made a statement and, along with Ms. Pelletier, responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the Committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

["CUPE's Comments on Aviation and Security" by Richard Balnis, CUPE Research and France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division of CUPE] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 3 "8")

["Air Travel Security" by Sheila Fraser, Auditor General of Canada] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 3 "9")

At 9:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

La greffière, une personne nommée par le Président du Sénat pour faire prêter serment aux témoins en vertu des dispositions de la Loi sur le Parlement du Canada, L.R.C. (1985), chap. P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment à M. Balnis et à Mme Pelletier selon la forme prescrite par la loi.

M. Balnis fait une déclaration et, en compagnie de Mme Pelletier, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés en preuve auprès de la greffière.

[Commentaires du SCFP sur l'aviation et la sécurité par Richard Balnis, attaché de recherche du SCFP et, Franche Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien du SCFP] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1,3 «8»)

[La sécurité dans le transport aérien par Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1,3 9)

À 21 h 10, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, November 18, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 4:20 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Welcome to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we will continue our study on the need for a national security policy. I am Senator Colin Kenny, from Ontario, and I chair the committee.

Let me introduce the other members of the committee:

Senator Michael Forrestall is from Nova Scotia. After an early career as a journalist with the *Halifax Chronicle-Herald* and as an airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. For more than 37 years, he has served the constituents of Dartmouth, reminding us of the particular importance of 12 Wing Shearwater. Throughout his parliamentary career, Senator Forrestall has followed defence matters, serving on various parliamentary committees as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

Senator David Smith, from Ontario, is new to the Senate and to this committee. During a career as a lawyer, he became a distinguished practitioner in municipal, administrative and regulatory law. At the time of his appointment, Senator Smith was chairman and partner of Fraser Milner Casgrain, one of Canada's oldest and largest law firms. In the 1970s, he was a member of Toronto City Council and was appointed Deputy Mayor in 1976. From 1980-84, Senator Smith sat in the House of Commons and served as Minister of State for Small Business and Tourism.

Senator Jack Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer and a member of the Saskatchewan Legislative Assembly. In 1994, he became the first farmer in almost 50 years to be appointed Lieutenant-Governor of the province. Senator Wiebe has a strong interest in the Reserves and has served as the Saskatchewan Chair of the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Norman Atkins is from Ontario and came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate of economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, Senator Atkins received an Honorary Doctorate of Civil Law in 2000 from his alma mater. As a senator, he has concerned himself with a

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 18 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 16 h 20 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, puis en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bienvenue au Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, nous poursuivons notre examen de la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Je suis le sénateur Colin Kenny, de l'Ontario, et assume la présidence de ce comité.

Laissez-moi vous présenter les autres membres du comité.

Le sénateur Michael Forrestall est originaire de la Nouvelle-Écosse. Après avoir fait carrière comme journaliste pour le *Halifax Chronicle-Herald* et gestionnaire d'une compagnie aérienne, il a fait son entrée en politique et a été élu une première fois à la Chambre des communes en 1965. Pendant plus de 37 ans, il a représenté la circonscription de Dartmouth, ce qui nous rappelle l'importance particulière de la 12^e Escadre Shearwater. Tout au long de sa carrière parlementaire, le sénateur Forrestall a suivi de près les questions de la défense, il a siégé à divers comités parlementaires et a représenté le Canada à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Le sénateur David Smith vient de l'Ontario. C'est une nouvelle recrue au sein du Sénat et de notre comité. Au fil de sa carrière d'avocat, il s'est distingué par sa pratique du droit municipal, administratif et réglementaire. Lorsqu'il a été nommé au Sénat, le sénateur Smith était PDG et partenaire de Fraser Milner Casgrain, l'un des cabinets d'avocats les plus anciens et les plus grands du Canada. Dans les années 70, il a fait partie du conseil municipal de Toronto, dont il a été nommé maire suppléant en 1976. De 1980 à 1984, le sénateur Smith a siégé à la Chambre des communes et a occupé le poste de ministre d'État chargé de la Petite entreprise et du Tourisme.

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan. Nommé lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près de 50 ans. Le sénateur Wiebe s'intéresse beaucoup aux réserves et préside la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Norman Atkins vient de l'Ontario. Il est entré au Sénat en 1986 avec une grande expérience dans le domaine des communications. Il a également été conseiller d'un ancien premier ministre l'Ontario, M. Davis. Diplômé en économie de l'Acadia University, qui située à Wolfville, en Nouvelle-Écosse, le sénateur Atkins a reçu un doctorat honorifique en droit civil en 2000 de son alma mater. Depuis qu'il est sénateur, il se préoccupe de

number of education and poverty issues and has championed the cause of Canadian Merchant Navy veterans. Senator Atkins currently serves as Chair of the Senate Conservative Caucus.

Senator Michael Meighen is from Ontario and has a specialization in administrative and commercial law. He has a strong background in business and holds extensive community interests. Appointed to the Senate in 1990, he was a member of the Joint Parliamentary Committee that studied defence policy prior to the release of the 1994 Defence White Paper. Senator Meighen is the Chancellor of the University of King's College in Halifax and is an active supporter of the Stratford Festival.

Senator Tommy Banks is from Alberta and is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers and as an international standard-bearer for Canadian culture. A Juno Award winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as conductor or music director of many signature events such as the opening ceremonies for the 1998 Olympic Winter Games. He is a resident of Edmonton and a strong supporter of the Princess Patricia's Canadian Light Infantry.

The committee's mandate is to examine the subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of the major issues facing Canada and we have produced a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility." In the past week, the committee released a report entitled "For an Extra 130 Bucks...Update on Canada's Military Crisis, A View From the Bottom Up."

The Senate has asked the committee to examine the need for a national security policy and today's focus will be airport security.

Before I move to the committee's business, I would like to take a brief moment for an important announcement. I would like to make a small presentation to the clerk of the committee, Barbara Reynolds. On behalf of the committee, I am pleased to present to Ms. Reynolds, for her service to the Senate, and to this committee in particular, the Queen's Golden Jubilee Medal, celebrating Her Majesty's 50th anniversary.

Perhaps I could ask General Keith MacDonald to come forward, as well. General MacDonald has been military adviser to the committee since its inception and has been of great service. It is my pleasure, on behalf of the committee, to present him with the Queen's Golden Jubilee Medal.

So far, our committee has visited airports in Montreal and Vancouver and held hearings on this subject in Toronto in June and in Ottawa last August.

Our first witness today is Ms. Sheila Fraser, Auditor General of Canada. She was appointed in May 2001, having served as Deputy Auditor General for two years. Before joining the federal

diverses questions liées à l'éducation et à la pauvreté et défend la cause des vétérans de la marine marchande canadienne. Le sénateur Atkins est actuellement président du Caucus conservateur du Sénat.

Le sénateur Michael Meighen vient de l'Ontario et est spécialisé en droit administratif et commercial. Il a une vaste expérience des affaires et s'intéresse à divers enjeux communautaires. Nommé au Sénat en 1990, il a siégé au comité mixte parlementaire chargé d'étudier la politique sur la défense avant la sortie du Livre blanc sur la défense de 1994. Le sénateur Meighen est chancelier de l'Université de King's College, à Halifax, et appuie activement le Stratford Festival.

Le sénateur Tommy Banks vient de l'Alberta. Il est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il contribue en outre au rayonnement de la culture canadienne dans le monde. Musicien lauréat d'un prix Juno, M. Banks s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale à titre de chef d'orchestre ou de directeur musical de divers événements marquants, dont la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques d'hiver de 1988. Il habite à Edmonton et appuie activement la Princess Patricia's Canadian Light Infantry.

Le mandat du comité consiste à examiner les questions liées à la sécurité et à la défense. Au cours des 16 derniers mois, nous avons conclu une étude de sept mois sur les grands enjeux auxquels est confronté le Canada et avons produit un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Nous avons également produit un rapport portant sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne». La semaine dernière, le comité a publié un rapport intitulé «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: une vue de bas en haut».

Le Sénat a demandé au comité d'examiner la nécessité d'adopter une politique nationale sur la sécurité. Nous allons nous concentrer aujourd'hui sur la sécurité dans les aéroports.

Avant de passer aux travaux du comité, j'aimerais prendre quelques secondes pour faire une annonce importante. J'aimerais remettre une distinction à la greffière du comité, Barbara Reynolds. Au nom du comité, je suis heureux d'offrir à Mme Reynolds, pour les bons services qu'elle a offerts au Sénat et à ce comité en particulier, la Médaille du jubilé de la reine, qui commémore le 50e anniversaire de l'accession au trône de Sa Majesté.

Je demanderais au général Keith McDonald de s'avancer également. Le général McDonald est conseiller militaire auprès du comité depuis sa création et il nous est d'un très grand service. Au nom du comité, j'ai l'honneur de lui décerner la Médaille du jubilé de la reine.

Jusqu'à maintenant, notre comité a visité les aéroports de Montréal et de Vancouver, puis a tenu des audiences sur le sujet à Toronto, en juin dernier et à Ottawa, en août.

Notre premier témoin d'aujourd'hui est Mme Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada. Elle a été nommée en mai 2001, après avoir occupé le poste de sous-

government, Ms. Fraser enjoyed a fruitful and challenging career in the private sector and has had various assignments with the Auditor General of Quebec, as well as with several departments of the Government of Quebec. The Office of the Auditor General has conducted a study on the transfer of ownership of airports. In addition, there have been several studies on the control of Canada's border directly related to security.

Ms. Fraser, welcome to the committee. Would you be kind enough to introduce your colleagues to us, please?

Ms. Sheila Fraser, Auditor General of Canada: Mr. Chairman and honourable senators, it is a pleasure to be here this evening to discuss the work of our office related to air travel security. With me is Shahid Minto, who is the Assistant Auditor General, currently responsible for citizenship and immigration and for both audits that we will be discussing relating to Canada Customs and Revenue Agency and airport transfers. Also with me is Peter Kasurak, a principal in our office, who is responsible for the Solicitor General portfolio and for national security audits.

I would like to review the reports we have already published that touch on air travel security and then give an overview of relevant current projects.

The work we have done to date related to air travel is not recent and predates the September 11 attacks. Our office has not audited air travel security directly. Our most recent transport audit, which was published in October 2000, focused on ownership transfer of airports in the national airport system. The audit centred on the financial and oversight aspects of the transfer and not on air travel security and safety. We have completed several audits of the control of Canada's border that are directly related to security.

In April 2000 we published two reports that dealt with the movement of people. The first report looked at how the Canada Customs and Revenue Agency manages risks at ports of entry, including airports. We found that customs officers did not have adequate information to assess the risk that travellers pose to Canada and that many long-service officers had not received necessary refresher training.

Some findings were specific to air travel security. The Primary Automated Lookout System used to screen travellers was outdated, and customs inspectors used it infrequently. Further, the information for targeting air passengers was poor. Customs had a limited capacity to receive advance information on travellers from airlines and depended on data at the discretion of the airlines.

vérificatrice générale pendant deux ans. Avant d'entrer à l'emploi du gouvernement fédéral, Mme Fraser menait une carrière prospère et stimulante dans le secteur privé. Elle a participé à plusieurs missions de vérification en collaboration avec le Bureau du vérificateur général du Québec et plusieurs ministères québécois. Le Bureau du vérificateur général a mené une étude sur la cession de propriété des aéroports. Il a également réalisé plusieurs vérifications du contrôle à la frontière du Canada qui ont un lien direct avec la sécurité.

Madame Fraser, je vous souhaite la bienvenue à notre comité. Auriez-vous l'obligeance de nous présenter vos collègues, s'il vous plaît?

Mme Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, c'est un plaisir d'être ici ce soir pour discuter du travail réalisé par notre Bureau en ce qui a trait à la sécurité du transport aérien. Je suis accompagnée de M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint, actuellement responsable de Citoyenneté et Immigration, et qui a été à la fois responsable des vérifications de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et de celles portant sur les cessions d'aéroports. Nous avons également avec nous M. Peter Kasurak, directeur principal des vérifications du portefeuille du solliciteur général et de la sécurité nationale.

Je vais résumer brièvement les rapports que nous avons déjà publiés sur la sécurité du transport aérien, puis je vais vous donner un aperçu des projets en cours pertinents.

Nos travaux sur le transport aérien ne sont pas récents et ont été menés avant les attaques du 11 septembre. En somme, notre Bureau n'a pas vérifié la sécurité du transport aérien directement. Notre plus récente vérification dans le domaine des transports, dont les résultats ont été publiés en octobre 2000, ciblait la cession de la propriété d'aéroports du Réseau national d'aéroports. La vérification était axée sur la surveillance et les aspects financiers de la cession et non sur la sûreté et la sécurité du transport aérien. Cependant, nous avons réalisé plusieurs vérifications du contrôle à la frontière du Canada qui ont un lien direct avec la sécurité.

En avril 2000, nous avons publié deux rapports sur le déplacement des personnes. Le premier examinait comment l'Agence des douanes et du revenu du Canada gère les risques aux points d'entrée, y compris dans les aéroports. Nous avons constaté que les agents des douanes n'avaient pas l'information adéquate pour évaluer les risques que présentent les voyageurs pour le Canada et que beaucoup d'agents comptant de nombreuses années de service n'avaient pas reçu les cours de recyclage nécessaires.

Quelques-unes de nos constatations visaient particulièrement la sécurité du transport aérien. Le Système automatisé de surveillance à la ligne d'inspection primaire utilisé pour identifier les voyageurs était désuet et les inspecteurs des douanes ne l'utilisaient pas régulièrement. De plus, l'information permettant de cibler les voyageurs aériens laissait à désirer. Les agents des douanes avaient une capacité limitée de recevoir de l'information sur les voyageurs avant leur arrivée; ils devaient se fier aux données fournies à la discrétion des transporteurs aériens.

In that same report, we presented our audit findings on the economic component of the immigration program managed by Citizenship and Immigration Canada. We found that these officers had little information and support to ensure that applicants were unlikely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians. There were no effective measures in place to discourage people from submitting fraudulent applications, and visa officers often resorted to costly detection methods. We also found inadequate control over revenues, visa forms and computer systems. As in our customs audit, we found that the training of visa officers was inadequate.

In addition to auditing the people side of border control, we also audited the control of commercial shipments entering Canada. In December 2001, we reported on an audit that included 13 major airports. We raised questions about the effectiveness of efforts to target high-risk shipments. At the time of our audit, the Canada Customs and Revenue Agency was not collecting the information it needed to tell whether its targeting activities were leading to more enforcement actions. In other words, it did not know whether its approach to risk management was working.

As you may know, we follow up on all our recommendations a year later by asking departments and agencies to tell us what they have accomplished. According to the information we have received, most of the recommendations we made in the audits I have mentioned are being dealt with satisfactorily. An exception related to air travel security is training. Neither Canada Customs and Revenue Agency nor Citizenship and Immigration Canada have reported much progress.

Let me now turn to work in progress on which we have not yet reported. As this committee is aware, the government decided to fund the \$2.2 billion in air travel security improvements contained in the 2001 budget through a \$12 Air Travellers Security Charge. Air carriers are to remit the charge each month to the Canada Customs and Revenue Agency, who in turn deposit it in the Consolidated Revenue Fund of the government.

Budget 2001 provided additional funding to Transport Canada to strengthen its capacity to set regulations, review standards, and monitor and inspect air security services. A number of key air travel security activities are provided by the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, also created by the 2001 budget. CATSA may provide services directly or may pay other agencies such as the RCMP, airport authorities or the private sector to perform security services. Revenues thus end up in the Consolidated Revenue Fund while most expenditures are made by CATSA.

Dans le même rapport, nous avons présenté nos constatations sur la composante économique du programme d'immigration géré par Citoyenneté et Immigration Canada. Nous avons constaté que les agents des visas disposaient de peu d'information et d'appui pour vérifier la possibilité que les demandeurs de visa soient engagés dans des activités criminelles ou constituent une menace pour la sécurité des Canadiens. Il n'y avait aucune mesure en place pour décourager les gens de présenter des demandes contenant des renseignements erronés, et les agents des visas s'en remettaient souvent à des méthodes de détection coûteuse. Nous avons constaté que le contrôle des recettes, des formulaires de visa et des systèmes informatiques étaient inadéquats.

En plus de vérifier l'aspect identification des personnes du contrôle à la frontière, nous avons également vérifié le contrôle des expéditions commerciales qui entrent au Canada. En décembre 2001, nous avons effectué une vérification qui incluait 13 grands aéroports. Nous avons mis en question l'efficacité des mesures prises pour cibler les expéditions à risque élevé. Lors de notre vérification, l'Agence des douanes et du revenu du Canada ne recueillait pas l'information nécessaire pour établir si ses activités de ciblage conduisaient à plus d'activités d'application de la loi. En d'autres mots, l'Agence ne savait pas si l'approche qu'elle utilisait pour la gestion des risques était satisfaisante.

Comme vous le savez, nous faisons le suivi de toutes nos recommandations un an plus tard en demandant aux ministères et aux organismes de nous dire ce qu'ils ont accompli. Selon l'information que nous avons obtenue, la plupart des recommandations que nous avons faites à la suite des vérifications mentionnées précédemment sont mises en oeuvre de manière satisfaisante. Une exception cependant au chapitre de la formation relative à la sécurité du transport aérien: ni l'Agence des douanes et du revenu du Canada ni Citoyenneté et Immigration Canada n'ont signalé beaucoup de progrès.

J'aimerais maintenant vous parler des travaux en cours sur lesquels nous n'avons pas encore fait rapport. Comme le comité le sait sans doute, le gouvernement a prévu dans le Budget de 2001, de financer les améliorations prévues à la sécurité du transport aérien de l'ordre de 2,2 milliards de dollars par l'imposition d'un droit de 12 dollars au titre de la sécurité des passagers du transport aérien. Les transporteurs aériens doivent remettre les sommes perçues chaque mois à l'Agence des douanes et du revenu du Canada, qui les dépose à son tour dans le Fonds du revenu consolidé du gouvernement.

Le Budget de 2001 prévoyait le versement de fonds additionnels à Transport Canada pour renforcer sa capacité d'établir des règlements, d'examiner les normes et enfin, de surveiller et d'inspecter les services de sécurité aérienne. Le Budget de 2001 annonçait aussi la création de l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien qui est responsable d'un certain nombre d'activités clés en matière de sécurité. L'administration peut fournir des services directement ou encore payer d'autres organismes, comme par exemple la GRC, les administrations aéroportuaires ou le secteur privé pour assurer la prestation des services de sécurité. Les recettes sont donc versées dans le Fonds du revenu consolidé alors que la plupart des dépenses sont engagées par l'administration.

The Department of Finance is now engaged in a number of studies to review and update its original expenditure and revenue estimates. In consultation with the departments and agencies concerned, the Department of Finance is also preparing a separate financial statement for the proceeds of the air travellers security charge and of expenditures for enhanced air travel security.

At the request of the Minister of Finance, we have begun a financial audit of this financial statement aimed at providing assurance that both revenues and expenses have been correctly stated. We expect to complete this audit soon. We believe that a separate annual financial statement for this program is a good idea and should the Department of Finance decide to continue to prepare it, we would be pleased to continue to audit it.

As required by the Crown Corporations section of the Financial Administration Act, in future years we will perform annual financial audits of the Canadian Air Travel Security Authority as well as a special examination every five years. In addition to our routine annual monitoring of progress on our recommendations, we also do in-depth follow-ups where we believe it is warranted.

We will report on our follow-up of the Customs audit and the audit of immigration enforcement in the spring of 2003. The audits focus on activities related to control and enforcement, including: the update of the memorandum of understanding between Citizenship and Immigration Canada and the Canada Customs and Revenue Agency to co-ordinate their work; immigration training for both Customs and Immigration officers; quality control of screening travellers at ports of entry; computer support for the Primary Inspection Line at ports of entry; improvements made in the provision of advance data on passengers; and the progress of the Canada-U.S. 30 Point Action Plan. The audit will cover these activities at four major airports as well as land ports of entry.

We are also working on a government-wide audit of the \$7.7 billion initiative announced in the 2001 budget to improve national security. As you know, \$2.2 billion of this funding was directed specifically at air travel security. Other funding intended to improve intelligence and smart border initiatives will also affect air travel. This audit is still in the early planning stage, and it is difficult to say to what extent any particular subject will be discussed in the final report; however, air travel security is one of the six top-level issues that the audit is pursuing.

The other issues are strategic resource allocation decisions, which are essentially "where is the money going and why?", human resource capacity, information technology and physical

Le ministère des Finances a plusieurs études en cours pour examiner et mettre à jour les estimations initiales de ces recettes et dépenses. Le ministère des Finances, en collaboration avec d'autres ministères et organismes concernés, prépare actuellement un état financier distinct faisant état des recettes liées aux droits payés par les voyageurs et des dépenses visant une sécurité aérienne améliorée.

À la demande du ministre des Finances, nous avons entrepris une vérification financière de cet état financier, afin de fournir l'assurance que les recettes et les charges y sont présentées fidèlement, et nous comptons bientôt terminer cette vérification. Nous croyons que c'est une bonne idée d'avoir des états financiers annuels distincts pour ce programme et si le ministère des Finances décide de continuer à les préparer, nous serons heureux de les vérifier.

Comme l'exige l'article sur les sociétés d'État de la Loi sur la gestion des finances publiques, au cours des prochains exercices, nous effectuerons des vérifications financières annuelles de l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ainsi qu'un examen spécial tous les cinq ans. En plus de faire une surveillance annuelle des progrès découlant de nos recommandations, nous effectuons également des suivis approfondis lorsque nous le jugeons approprié.

Nous présenterons le rapport de suivi des vérifications des douanes et de la vérification des activités d'application de la Loi sur l'immigration au printemps 2003. Les vérifications ciblent les activités liées au contrôle et à l'application de la loi, notamment la mise à jour du protocole d'entente entre Citoyenneté et Immigration Canada et l'Agence des douanes et du revenu du Canada servant à coordonner leurs travaux, la formation en immigration pour les agents de douanes et de l'immigration, le contrôle de la qualité de l'identification des voyageurs aux points d'entrée, le soutien informatique de la ligne d'inspection primaire aux points d'entrée, les améliorations apportées pour fournir à l'avance des données sur les passagers et finalement, les progrès du plan d'action en 30 points, Canada-États-Unis. La vérification couvrira ces activités dans quatre grands aéroports ainsi qu'aux points d'entrée.

Nous effectuons actuellement une vérification de portée gouvernementale de cette initiative de 7,7 milliards de dollars annoncée dans le budget de 2001, et qui a pour objet d'améliorer la sécurité nationale. Comme vous le savez, de cette somme, 2,2 milliards de dollars ont été affectés à la sécurité du transport aérien. D'autres fonds destinés à améliorer la collecte de renseignements et l'initiative Frontière efficace auront aussi une incidence sur le transport aérien. Cette vérification en est toujours au stade de la planification et il est difficile de préciser l'importance que nous accorderons à un sujet donné dans le rapport final. Toutefois, la sécurité du transport aérien est l'une des six questions prioritaires de la vérification.

Les autres questions sont les décisions stratégiques liées à l'affectation des ressources, c'est-à-dire où va l'argent et pourquoi; la capacité des ressources humaines; les technologies

infrastructure, consequence management and reporting to Parliament on the use of new powers.

The audit will likely focus on Transport Canada's role in managing air security overall. We note that the government's response to the Public Accounts Committee report on airport transfers referred to interim improvements of airport security before the establishment of CATSA. We will review these improvements in the planning phase of our audit.

That, Mr. Chairman, completes my opening statements. We will be pleased to answer questions and particularly appreciative of any areas of concern that we might include in our future work.

Senator Banks: Thank you for being here. I know I am asking this question a little in advance of your being able to fully answer it. You mentioned the \$12 air traveller security charge that you are in the process of auditing, and you think it will be done shortly. I will couch my questions to presume your statement as to what is going in and coming out is substantially correct. I have three questions with regard to that charge, which was of great concern to many air travellers and service operators in Canada, some of whom regard it as punitive. First, do you have an opinion as to whether the imposition of the \$12 per person charge is fair as it applies to persons travelling from here to Vancouver, as well as from here to Toronto, which is a much shorter distance?

Second, you have already mentioned the question of what is going into the top of the hopper and what is coming out of the bottom. I know it is difficult to follow specific funds, but the understanding of most Canadians was that the \$12 was specifically being spent on airline security. Presuming the audit shows your report to be correct, are you satisfied there is a reasonable balance between the \$12 going in and what is planned to be spent on airport security? Third, as a corollary to that question, the minister said at the time it was implemented that if it were too much, the fee would be reduced. That was said partly to assuage the concern of airlines, including the short-haul airlines, that if it were found that the amount of money was substantially in excess of what was needed to do the job, then the fee would be reduced. Do you have any opinion on the likelihood of that, given the "dollars in, dollars out" question?

Ms. Fraser: I will have to clarify that the audit that we are doing is essentially a financial audit, so what we will be auditing is the amount of revenues appearing on a statement and the amount of expenses.

Senator Banks: That is precisely my question.

Ms. Fraser: In that kind of an audit, we do not get into issues of whether amounts are fair based on travel. We will look at the amount imposed and whether it is recorded correctly in the books. There is no value judgment, if you will.

de l'information et l'infrastructure matérielle; la gestion des conséquences; et les rapports au Parlement sur l'utilisation de nouveaux pouvoirs.

En ce qui concerne le transport aérien, la vérification portera vraisemblablement sur le rôle de Transports Canada dans la gestion de la sécurité aérienne globale. Nous notons qu'en réponse au rapport du Comité des comptes publics sur les cessions d'aéroport, le gouvernement a indiqué qu'il prendrait des mesures provisoires pour améliorer la sécurité aéroportuaire avant la mise sur pied de l'ACSTA. Nous examinerons ces améliorations au cours de la phase de planification de notre vérification.

Monsieur le président, voilà qui complète ma déclaration d'ouverture. Je serai heureuse de répondre aux questions du comité. Je vous serais particulièrement reconnaissante de faire des commentaires sur des secteurs d'intérêt ou des préoccupations que nous pourrions traiter dans nos travaux futurs.

Le sénateur Banks: Merci d'être venue nous rencontrer. Je me permets de poser cette question même si vous n'êtes pas encore en mesure d'y répondre. Vous avez dit être en train de vérifier le droit de 12 \$ qui a été imposé au titre de la sécurité des passagers du transport aérien, et que vous comptez terminer cette vérification bientôt. Je formule donc mes questions en partant du principe que vos données sur les recettes et les dépenses sont essentiellement exactes. J'ai trois questions à poser au sujet de cette taxe, qui inquiète de nombreux voyageurs et prestataires de services au Canada. Certains la jugent prohibitive. D'abord, à votre avis, est-il juste d'imposer une taxe de 12 \$ par personne aux voyageurs qui se rendent d'Ottawa à Vancouver, et d'Ottawa à Toronto, vu que la distance entre ces deux dernières villes est moins grande?

Ensuite, vous avez parlé des entrées et des sorties de fonds. Je sais qu'il est difficile de suivre l'utilisation qui est faite de fonds particulier, mais la plupart des Canadiens pensent que les 12 \$ seront affectés à l'amélioration de la sécurité du transport aérien. En supposant que la vérification montre que vos données sont exactes, croyez-vous qu'il existe un juste équilibre entre les recettes générées par la taxe de 12 \$ et les dépenses prévues au titre de la sécurité du transport aérien? Troisièmement, le ministre a déclaré, quand il en a fait l'annonce, que la taxe serait réduite si elle était jugée trop élevée. Il a dit cela, en partie, pour apaiser les inquiétudes des transporteurs aériens, notamment des transporteurs court-courriers. Si les recettes générées par cette taxe dépassaient largement les besoins prévus, la taxe serait réduite. Pensez-vous effectivement que cette taxe pourrait être réduite?

Mme Fraser: Je dois préciser que la vérification que nous sommes en train d'effectuer est avant tout financière. Nous allons vérifier le montant des recettes qui apparaît sur l'état financier, et aussi le montant des dépenses.

Le sénateur Banks: C'est précisément ce que je veux savoir.

Mme Fraser: Quand nous effectuons une vérification de ce genre, nous ne nous demandons pas si le montant imposé est juste, compte tenu des distances parcourues. Nous examinons le montant qui est exigé et nous déterminons s'il est présenté fidèlement dans l'état financier. Nous ne posons aucun jugement de valeur.

For the part of your question on costs, our understanding is that this \$12 fee was to pay for incremental costs of security. Our audit will seek to ensure that it covers costs related to security and that they are incremental. In some instances, that will be clear-cut, in others it may not be so clear-cut. That is part of the audit of the expenses.

On the last question, my understanding is also that if the revenues exceed the expenses, there will be some adjustment. I believe the Ministry of Finance is looking at that now in various studies they are undertaking. We are not yet at a point where we can publish a statement. It will be up to the Ministry of Finance to determine how they want to deal with this going forward, based on the studies and this initial statement. We have to remember this statement is only for a very short period of time because the charges and expenses only came in a few months ago. I expect they will probably have projections over a longer term to see if the fee is reasonable or not.

Senator Banks: I have a very short question on another matter. Your report mentioned some things that have to do with the CCRA, which is now an agency rather than a department of government.

Is the CCRA susceptible to what your office refers to as "special examinations" under the Financial Administration Act?

Ms. Fraser: No, it is not subject to special examinations because it is not a Crown corporation, but it is subject to our value-for-money audits. We also do a financial audit on the statements of the agency. Every year, we do several audits of the agency and specific components of it.

Senator Banks: You mentioned the training levels of customs and immigration officers, for example, and commented at one point that they were insufficient in some respects. Does that fall within the value-for-money question?

Ms. Fraser: Yes.

Senator Banks: Can we therefore continue to look for advice from your office as to whether that situation has been addressed?

Ms. Fraser: Yes, most definitely. That would be one of the issues in our follow-up audit when we come back in the spring. Because it was a major concern at the time, we will be looking to see if any improvements have been made since the last audit.

The Chairman: To clarify the witness's answer to Senator Banks, when you refer to incremental costs, that sounds like additional costs. My understanding is that the airlines were paying for the inspection of passengers going onboard, and the federal government assumed that cost. Is that an incremental cost?

Pour ce qui est des coûts, nous croyons comprendre que cette taxe de 12 \$ doit servir à couvrir les dépenses supplémentaires engagées au titre de la sécurité. Nous allons vérifier si cette taxe sert effectivement à couvrir les dépenses liées à la sécurité, et s'il s'agit bien de coûts supplémentaires. Dans certains cas, il est facile d'établir une telle chose, dans d'autres, non. Cela fait partie de la vérification des dépenses.

Pour ce qui est de votre dernière question, je crois comprendre que si les recettes dépassent les dépenses, des correctifs seront apportés. Il y a plusieurs études en cours au ministère des Finances. Nous ne sommes pas encore en mesure de faire une déclaration à ce sujet. Le ministère des Finances décidera des mesures qu'il convient de prendre, en se fondant sur les résultats de ces études et sur ce premier état financier. Il ne faut pas oublier que cet état financier porte sur une période très courte, les données sur les recettes et les dépenses n'étant connues que depuis quelques mois. Je suppose qu'ils vont faire des prévisions à long terme pour voir si cette taxe est raisonnable ou non.

Le sénateur Banks: J'aimerais poser une brève question sur un autre sujet. Vous avez parlé de l'ADRC, qui est maintenant une agence et non un ministère.

Est-ce que l'ADRC peut faire l'objet d'un «examen spécial» en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques?

Mme Fraser: Non, elle ne fait pas l'objet d'un examen spécial parce que ce n'est pas une société d'État, mais elle fait l'objet d'une vérification d'optimisation. Nous vérifions également les états financiers de l'Agence. Nous réalisons tous les ans des vérifications de l'Agence et examinons des aspects précis de ses activités.

Le sénateur Banks: Vous avez dit, à un moment donné, que la formation des agents de douanes et de l'immigration présentait certaines lacunes. Est-ce que cela fait partie de votre vérification d'optimisation?

Mme Fraser: Oui.

Le sénateur Banks: Est-ce que nous pouvons continuer de compter sur votre Bureau pour qu'il nous dise si la situation s'est améliorée?

Mme Fraser: Absolument. Ce sujet va faire partie de la vérification de suivi que nous allons effectuer au printemps. C'est un point qui soulevait beaucoup d'inquiétudes à l'époque, et nous allons voir si des améliorations ont été apportées depuis la dernière vérification.

Le président: Je voudrais vous demander de clarifier la réponse que vous avez donnée au sénateur Banks. On a l'impression que les coûts supplémentaires correspondent tout simplement à de nouvelles dépenses. Je crois comprendre que ce sont les transporteurs aériens qui assureraient le contrôle des passagers qui montent à bord des avions, et que c'est le gouvernement fédéral qui a pris en charge cette dépense. Est-ce qu'on considère cela comme un coût supplémentaire?

Ms. Fraser: No. It would be, for instance, for air marshals, who did not exist before, and exist now.

Senator Meighen: Can we get more examples of incremental costs?

Ms. Fraser: I will ask for my colleagues' assistance, but I know that air marshals, for example, did not exist before. If you had to increase the number of inspectors, then that would be an incremental cost. The additional screening equipment put into airports would be as well. It has to be clearly an additional cost to what was there before. Where there may be difficulty is in the allocation of overhead, because if you have hired 100 more people, that would bring more administrative work with it. The question then becomes "how much?", and that would have to have some judgment applied to it.

Senator Banks: There was also an undertaking when the government took over the screening, to which Senator Kenny has referred. It was an understanding that there would be an improvement in the quality, efficiency or usefulness of that screening process. Assuming that those things require higher pay and more training for officers, would those not be incremental costs?

Ms. Fraser: I can ask Mr. Kasurak if he has additional information.

Mr. Peter Kasurak, Principal, Office of the Auditor General of Canada: I think one of the key distinctions is that when we speak of incremental costs, we are speaking of costs to the government. Therefore, if the RCMP has to provide air marshal service, what is considered to be a fair charge against the enhancement initiative would include increased costs of training air marshals and perhaps hiring additional RCMP officers, but not the full cost of the RCMP depot at Regina, for example.

Therefore, in terms of the discussion, it is not incremental to the entire air system that was there before. It is incremental to government operations in that the departments that are providing the service are allowed to say, "This is extra. We should be compensated for it."

The Chairman: That would be excluding the costs that the airlines were paying in the first instance.

Mr. Kasurak: The government has taken that over from the airlines. In reference to a previous comment, it is supposed to be at a higher level of effectiveness than before. However, the costs of the Canadian Air Transport Security Agency, CATSA, which is either contracting out or directly providing this, are all incremental to previous government efforts. Now, there should be an equal and offsetting reduction in the airlines' expenses since the government has essentially taken over the activity. That is where that difference should be made up.

Mme Fraser: Non. Le recrutement de policiers des airs, qui n'existaient pas auparavant, entrerait toutefois dans cette catégorie.

Le sénateur Meighen: Pouvez-vous nous donner d'autres exemples?

Mme Fraser: Je vais demander à mes collègues de le faire, mais je sais que les policiers des airs, par exemple, n'existaient pas auparavant. Le recrutement de nouveaux inspecteurs, par exemple, serait considéré comme un coût supplémentaire, tout comme l'achat de nouveaux appareils de contrôle. Il faut vraiment que ces dépenses viennent s'ajouter à celles qui existaient déjà. C'est au niveau des frais généraux qu'il risque d'y avoir des problèmes, parce que si vous embauchez 100 personnes de plus, cela veut dire que vous aurez plus de formalités administratives à remplir. Il peut être difficile de quantifier celles-ci.

Le sénateur Banks: Le gouvernement, quand il a pris en charge le contrôle des passagers, et le sénateur Kenny en a parlé, s'est engagé à améliorer la qualité et l'efficacité de ces contrôles. Si ces tâches commandent un salaire plus élevé ou une formation plus poussée, est-ce qu'on va considérer cela comme un coût supplémentaire?

Mme Fraser: Je vais demander à M. Kasurak de vous donner des précisions.

M. Peter Kasurak, directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada: Il est important de signaler que lorsqu'on parle de coûts supplémentaires, on parle des coûts qui sont assumés par le gouvernement. Par conséquent, si la GRC était appelée à fournir des policiers des airs, alors les dépenses supplémentaires qu'entraîne la formation de ces policiers et le recrutement de nouveaux agents de la GRC seraient considérées comme une dépense raisonnable au titre de l'initiative d'amélioration, mais pas les coûts liés à l'utilisation du dépôt de la GRC, à Regina.

Donc, aux fins de la discussion, les coûts supplémentaires ne s'appliquent pas à l'ensemble du réseau de transport aérien, mais aux activités du gouvernement en ce sens que les ministères qui fournissent le service sont autorisés à dire: «Il s'agit d'une dépense supplémentaire. Nous devrions être dédommagés.»

Le président: Cela ne comprendrait pas les dépenses déjà assumées par les transporteurs aériens.

M. Kasurak: C'est le gouvernement qui en est maintenant responsable. Pour revenir à ce qu'on a dit plus tôt, les contrôles sont censés être plus efficaces qu'avant. Toutefois, les dépenses de l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien, l'ACSTA, qui fait appel à des contractuels ou qui fournit directement le service, s'ajoutent aux dépenses déjà engagées dans ce domaine par le gouvernement. Or, on devrait assister à une diminution compensatoire des dépenses des transporteurs aériens depuis que le gouvernement a pris en charge cette responsabilité. C'est là que cet écart devrait être comblé.

Senator Wiebe: I would like to follow up on Senator Banks' first question. I am not an expert when it comes to government finance, and neither are the majority of the people in Canada. That is why we all appreciate the work you do within your department.

For example, if in the current fiscal year, the \$12 tax raises \$5 million, and at the end of the fiscal year, only \$2 million has been expended on security, what happens to \$3 million? It goes into the Consolidated Revenue Fund, but is it automatically applied to the national debt, or is it there to be used for security in the next fiscal year?

Ms. Fraser: The whole \$5 million in your example goes into the Consolidated Revenue Fund and could be used for any purpose. Parliament then re-appropriates it to this agency or other departments of government for the costs of airport security.

Senator Wiebe: You mentioned the following in your remarks today:

We believe a separate annual financial statement for this program is a good idea, and should the Department of Finance decide to continue to prepare it, we would be pleased to continue to audit it.

My question is: Do we as taxpayers have some assurance that the \$12 we are paying will go directly towards enhancing security, or will it be used as other revenues that go into the general fund and become just another tax?

Ms. Fraser: I cannot answer that. I know the intention is that the revenues be used for these expenditures. As we have done in other cases where we have seen revenues that we think are dedicated to a certain expenditure far exceed it, we would raise it in our report.

The best way is to have the statement that the Department of Finance has prepared, which clearly shows revenues and expenses, because the two are not linked to CATSA. CATSA will have only expenses, and maybe not all the expenses, so it is important that this separate financial statement is prepared, and I hope they continue to do that.

The Chairman: Just to clarify that, the funds from the \$12 tax go into the Consolidated Revenue Fund. Is it fair to ask you to describe to the committee how CATSA or the Department of Transport then accesses the \$12 collected per flight? How does the money move from the Consolidated Revenue Fund to be spent on security items?

Ms. Fraser: It is done through the normal appropriation procedure.

The Chairman: It is exactly the same as any other expenditure. Therefore, can we expect at the end of the day to know down to the last nickel where the money has gone?

Ms. Fraser: There will be a separate financial statement, as for any Crown corporation, produced for CATSA, which we will audit. Those will be the expenditures in CATSA.

Le sénateur Wiebe: J'aimerais revenir à la première question qu'a posée le sénateur Banks. Je ne connais pas grand chose aux finances du gouvernement, et la majorité des Canadiens non plus. Voilà pourquoi nous trouvons utile le travail que vous effectuez au sein de votre bureau.

Par exemple, si, au cours du présent exercice, la taxe de 12 \$ génère 5 millions de dollars, et qu'à la fin de l'exercice, seulement 2 millions ont été consacrés à la sécurité, que fait-on des 3 millions qui restent? Le montant est versé dans le fonds du revenu consolidé, mais va-t-il être automatiquement appliqué au remboursement de la dette nationale, ou servira-t-il à financer d'autres mesures de sécurité au cours du prochain exercice?

Mme Fraser: Les 5 millions de dollars que vous mentionnez sont versés dans le fonds du revenu consolidé et utilisés à n'importe quelle fin. Le Parlement redistribue cette somme à l'Agence ou à d'autres ministères, qui s'en serviront pour couvrir les dépenses liées à la sécurité des aéroports.

Le sénateur Wiebe: Vous dites dans votre exposé, et je cite:

Nous croyons que c'est une bonne idée d'avoir des états financiers annuels distincts pour ce programme et si le ministère des Finances décide de continuer à les préparer, nous serons heureux de les vérifier.

Ma question est la suivante: les 12 \$ que nous déboursions en tant que contribuables vont-ils servir à améliorer la sécurité, ou seront-ils versés dans le fonds du revenu consolidé et considérés tout simplement comme une autre taxe?

Mme Fraser: Je ne le sais pas. Ces recettes doivent servir à couvrir ces dépenses. Comme nous l'avons fait dans d'autres cas, si nous jugeons que les recettes consacrées à une dépense dépassent largement les besoins, nous l'indiquerons dans notre rapport.

La meilleure façon de le savoir, c'est de jeter un coup d'oeil sur l'état financier du ministère des Finances, qui donne une idée précise des recettes et des dépenses, parce que les deux ne sont pas liées à l'ACSTA. L'ACSTA assume les dépenses engagées, mais pas toutes, de sorte qu'il est important d'avoir un état financier distinct. J'espère que le ministère va continuer d'en préparer un.

Le président: Donc, les recettes générées par la taxe de 12 \$ sont versées dans le fonds du revenu consolidé. Comment l'ACSTA ou le ministère des Transports ont-ils accès aux 12 \$ perçus pour chaque vol? Comment l'argent versé dans le fonds du revenu consolidé est-il affecté aux mesures de sécurité?

Mme Fraser: Par la méthode habituelle, c'est-à-dire par voie de crédits.

Le président: On procède de la même façon qu'on le fait pour les autres dépenses. Par conséquent, est-il possible de savoir de façon précise à quelle fin l'argent est utilisé?

Mme Fraser: On préparera un état financier distinct pour l'ACSTA, comme on le fait pour n'importe quelle autre société d'État, et cet état fera l'objet d'une vérification. Cet état financier portera sur les dépenses de l'Agence.

Possibly, there could be expenditures in other departments that do not flow through CATSA. Presumably, the large amount of money can go to CATSA, and appropriations will come in to finance those expenditures.

The Chairman: CATSA will compensate the RCMP, as an example? The funding would not go directly to the RCMP?

Ms. Fraser: That is right. It flows through CATSA.

Senator Meighen: To take Senator Wiebe's example, if the \$5 million goes into the Consolidated Revenue Fund, will the Canadian taxpayer be able to know what comes out to fund airport security in a given period of time? If \$5 million go in, will we be able to establish that \$1 million has come out or \$10 million has come out?

Ms. Fraser: It will be possible because there will be an appropriation given to CATSA, and it will appear on CATSA's financial statements. Therefore, you will know how much was voted out of the Consolidated Revenue Fund for CATSA.

However, if you do not have this other statement that is currently being prepared, you will not see on one piece of paper the revenues that came in on the \$12 fee and the related expenses. That will not appear on one statement.

Senator Meighen: The amount going to CATSA could include rent for office buildings and salaries for employees. Therefore, to determine how much is going to enhance airport security — I do not mean to suggest that employees of CATSA would not play a role in that — in terms of equipment, for example, would one be able to break down those expenditures?

Ms. Fraser: We have started discussions with CATSA on the form of the financial statements. The first financial statements will be produced next March, and there are some concerns about the level of detail that will be given as to the nature of the expenses. We are presently discussing with them what minimum level of detail we think is appropriate.

Senator Meighen: In your audit dealing with the transfer of airports, there was a specific exclusion of safety and security issues. Who decides that? Is it you? Is it the people you are auditing? Is it a government minister? How does it work?

Ms. Fraser: The scope of the audits is our decision, and on this point, we were mainly concerned with the financial process on the transfers, not with other issues of security. It would have broadened the audit far beyond what is reasonable for us, and security is one of those things we said we would get to a little later on.

Senator Meighen: Are you able to give me any indication at this stage of whether you have noticed any progress in efforts to make management of airport authorities more transparent, accountable and consistent across the national airport system?

Ms. Fraser: We have not done any work that would enable us to comment on that.

Il se pourrait qu'il y ait des dépenses dans d'autres ministères qui ne passent pas par l'ACSTA. Le gros du montant ira vraisemblablement à l'ACSTA, et des crédits seront attribués pour financer ces dépenses.

Le président: Est-ce que l'ACSTA va rembourser la GRC, par exemple? L'argent ne sera pas directement versé à la GRC?

Mme Fraser: C'est exact. L'ACSTA servira d'intermédiaire.

Le sénateur Meighen: Pour revenir à l'exemple du sénateur Wiebe, si les 5 millions de dollars sont versés dans le fonds du revenu consolidé, est-ce que le contribuable canadien sera en mesure de savoir quel montant sera consacré à la sécurité des aéroports au cours d'une période donnée? Si l'on verse 5 millions de dollars dans le fonds, sera-t-on en mesure de savoir si on a dépensé un million ou 10 millions de dollars?

Mme Fraser: Oui, parce que des crédits seront alloués à l'ACSTA, et ceux-ci figureront dans les états financiers de l'Agence. Vous saurez combien d'argent l'ACSTA aura reçu du fonds du revenu consolidé.

Toutefois, si vous n'avez pas accès à cet autre état financier qui est en train d'être préparé, vous ne saurez pas à combien s'élèvent les recettes liées à la taxe de 12 \$ et les dépenses engagées. Ces renseignements ne figureront pas uniquement sur un seul état.

Le sénateur Meighen: Le montant versé à l'ACSTA comprendrait la location de bureaux et les salaires versés aux employés. Par conséquent, si nous voulons savoir combien d'argent est affecté à l'amélioration de la sécurité aérienne — et je ne dis pas par là que les employés de l'Agence ne joueraient aucun rôle à ce chapitre — et à l'achat d'équipement, par exemple, sera-t-il possible de procéder à une ventilation de ces dépenses?

Mme Fraser: Nous avons rencontré des représentants de l'ACSTA pour discuter des états financiers. Le premier état financier sera produit en mars, et nous nous demandons dans quelle mesure les dépenses engagées seront bien détaillées. Nous sommes en train de discuter avec l'Agence des détails qui, à notre avis, devraient à tout le moins être fournis.

Le sénateur Meighen: Votre vérification sur les cessions d'aéroports ne faisait aucunement état de la sûreté et de la sécurité du transport aérien. Qui décide de la portée de la vérification? Le Bureau? Les gens qui font l'objet d'une vérification? Un ministre? Comment procédez-vous?

Mme Fraser: C'est nous qui décidons de la portée des vérifications. Dans ce cas-ci, la vérification était surtout axée sur les aspects financiers des cessions, et non sur la sécurité. Sinon, elle aurait eu une portée trop vaste. Nous avons d'ailleurs dit que nous allions nous pencher sur la question de la sécurité un peu plus tard.

Le sénateur Meighen: Êtes-vous en mesure de me dire si des mesures ont été prises en vue de rendre les administrations aéroportuaires plus transparentes, responsables et cohérentes dans l'ensemble du réseau national d'aéroports?

Mme Fraser: Nous n'avons pas effectué d'étude qui nous permet de commenter la situation.

Senator Meighen: Do you anticipate doing such work or being able to comment in due course?

Ms. Fraser: It would be an interesting point to look at, and we could take it under advisement if the committee thinks it is worthwhile.

Senator Meighen: I believe you mentioned in your audit the need for transparency, accountability and consistency. It would be interesting to know whether there has been progress in that area.

Finally, have you had any rationale provided to you to explain the Department of Transport's decision to ignore the principle of "as-is-where-is" that was to govern the transfer and allow the Greater Toronto Airports Authority a rent reduction of \$185 million, covering the cost of capital works improvement?

Ms. Fraser: The short answer is no, but I will ask Mr. Minto to elaborate on some of the questions that we asked.

Mr. Shahid Minto, Assistant Auditor General of Canada: The long answer is probably also no.

A few weeks after the deal was negotiated, it was reopened and approximately \$185 million dollars was allowed as a rent credit to the Toronto airport authority. This was in 1997. We made inquiries. Two things concerned us. One was that cabinet had directed that all the airport transfers had to be fair, which meant that all airports had to be treated in an equitable manner. The first question we raised was, "Have you done some analysis to come to a conclusion that this fulfils this directive?" The answer was no. Then we asked, "What were the capital expenditures that required this?" We were given a press release listing the three capital expenditures for which the money was given. Unfortunately, when we went back to the original lease, we found that a press release had also been issued that had listed these three capital expenditures as being included in the original cost. We said, "Is there any other legal requirement? This does not make sense." We were told that all there was were the two press releases. As I said, the long answer is no.

Senator Meighen: It does seem rather strange.

Senator Forrestall: In pursuit of Senator Meighen's last question, I want to know, first of all, whether such a reduction was granted to other airports for capital purposes.

Mr. Minto: Nothing of that magnitude and nothing that quickly right after the lease was closed. The concern was how to ensure fairness across the system.

Le sénateur Meighen: Prévoyez-vous, plus tard, effectuer une telle étude?

Mme Fraser: Ce pourrait être un sujet d'étude intéressant. On en prendrait note si le comité jugeait bon que le Bureau se penche là-dessus.

Le sénateur Meighen: Vous avez dit, dans votre rapport, qu'il fallait mettre l'accent sur la transparence, la responsabilité, la cohérence. Il serait intéressant de voir si des progrès ont été réalisés à ce chapitre.

Enfin, le ministère des Transports vous a-t-il expliqué pourquoi il a décidé de déroger au principe selon lequel les aéroports doivent être cédés «dans leur état actuel, là où ils se trouvent», principe qui devait régir la cession, et d'accorder à l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto une réduction de loyer de 185 millions de dollars pour financer des projets d'immobilisations?

Mme Fraser: Non, mais je vais demander à M. Minto de vous donner des précisions au sujet des questions que nous avons posées.

M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint du Canada: Je vous répondrai probablement par un non moi aussi.

L'entente a été renégociée quelques semaines après avoir été conclue, et environ 185 millions de dollars ont été accordés sous forme de crédits de loyer à l'administration aéroportuaire de Toronto. Tout cela s'est passé en 1997. Nous avons posé des questions. Deux choses nous préoccupaient. D'abord, le cabinet avait dit que toutes les cessions d'aéroports devaient se faire de façon équitable, ce qui veut dire que tous les aéroports devaient être traités également. La première question que nous avons posée est la suivante: «Avez-vous effectué une analyse qui démontre que cette exigence a été satisfaite?» La réponse était non. Nous avons ensuite posé la question suivante: «Quels étaient les projets d'immobilisations qui devaient être financés?» On nous a remis un communiqué qui faisait état des trois projets d'immobilisations qui avaient été financés. Or, quand nous avons examiné le bail original, nous avons constaté qu'on avait déjà émis un communiqué dans lequel on précisait que ces trois projets figuraient déjà dans le coût d'origine. Nous avons alors demandé: «Existe-t-il d'autres exigences juridiques? Cela n'a aucun sens.» On nous a répondu qu'il n'y avait que les deux communiqués. Comme je l'ai mentionné, la réponse est non.

Le sénateur Meighen: Je trouve cela plutôt étrange.

Le sénateur Forrestall: Pour revenir à la dernière question du sénateur Meighen, je veux savoir, d'abord, si on a accordé une réduction aux autres aéroports pour financer des projets d'immobilisations.

M. Minto: Aucune réduction de cette ampleur n'a été accordée aussi rapidement après la négociation d'un bail. Il fallait faire en sorte que les aéroports du réseau soient tous traités de façon équitable.

Senator Forrestall: That \$175 million, although not occurring in the same year, is certainly in the same five-year time span. They now have the \$12 departure fee — I am not talking about security — and the \$7 connecting fee, ostensibly, as I understood it, for capital programs. Am I correct in assuming that?

Mr. Minto: Yes.

Senator Forrestall: When Toronto came on board in 1997, it was subject to devolution. That is five or six years. Do we have any idea of the total amount of monies collected? I am rather curious as to what kind of break we gave Pearson. I am damned curious about how much money we pay the chairmen of these boards, and the directors, on an annual basis. I wonder whether it is commensurate with what we might pay a director of Marine Atlantic. I have a very vital and real concern, and so do most Canadians that I talk to, about these questions. Has any ballpark figure been presented to you or come to your attention?

Ms. Fraser: I would begin answering your question, senator, by saying that these arrangements are not subject to audit by us, so we have very little information on airport authorities and their actual operations. As for the salaries and such, if they are not disclosed in the financial statements or annual report, which may be available on their Web site, we have no way of getting that information, and most Canadians would not have any way of getting that either.

Senator Forrestall: It is a very secretive little club, is it not?

Ms. Fraser: We raised issues in our audit about the role that Transport Canada was playing in the oversight of these authorities and whether certain principles were being respected or not. One would expect that there would be provisions about contracting rules and that they would be open for tender and things like that. We did not see that that was occurring. The use and management of the fees and the setting up of subsidiary companies that could hive off profitable operations and all of those issues were raised as something that really needed to be looked at with these authorities, because they were operating, in many ways, quite independently of government.

Senator Forrestall: In the 1998 report by your predecessor on the Greater Toronto Airports Authority, the auditor found it had failed to fully disclose the value of each sole-source contract over \$75,000 and to provide any information about sole-source contracts for concessions and other forms of revenue. When we transferred the airports, it was a hidden transfer, with the capacity to raise money through a form of taxation. You do not have any choice. Has this problem been corrected? Do you have any access at all to disclosures on sole sourcing?

Ms. Fraser: No, we have no authority or mandate for that. They do have an independent financial audit, as do all airport authorities. They are subject to a five-year review, which would be the responsibility of Transport Canada. However, if there are no provisions in the initial contracts and agreements on some of these basic issues, then one can question if that is actually occurring or not.

Le sénateur Forrestall: Ces 175 millions de dollars, même s'ils n'ont pas été dépensés au cours de la même année, le seront sans doute sur une période de cinq ans. Ils perçoivent maintenant des droits au départ de 12 \$ — et je ne parle pas de sécurité — et des droits de correspondance de 7 \$ pour les projets d'immobilisations. Est-ce bien cela?

M. Minto: Oui.

Le sénateur Forrestall: L'aéroport de Toronto a fait l'objet d'une cession en 1997. Cela remonte à cinq ou six ans. Savons-nous à combien s'élèvent les recettes perçues? Je voudrais savoir si Pearson a bénéficié d'un traitement de faveur. J'aimerais bien savoir combien d'argent nous versons, tous les ans, aux présidents de ces conseils, aux administrateurs. Je me demande si cela correspond au salaire que nous versons à un administrateur de Marine Atlantique. Ces questions me préoccupent beaucoup, et elles préoccupent la plupart des Canadiens que je rencontre. Vous a-t-on fourni un chiffre approximatif?

Mme Fraser: Je tiens d'abord à dire, sénateur, que ces ententes ne font pas l'objet d'une vérification. Nous n'avons pas beaucoup de renseignements sur les administrations aéroportuaires et leurs activités. Pour ce qui est des salaires et autres questions du genre, si ces données ne figurent pas dans les états financiers ou dans un rapport annuel, que vous pouvez consulter sur notre site Web, nous n'avons alors aucun moyen de les obtenir, et les Canadiens, pour la plupart, non plus.

Le sénateur Forrestall: C'est un club très secret, n'est-ce pas?

Mme Fraser: Nous avons cherché à savoir, dans notre vérification, si Transports Canada assurait la surveillance des administrations, et si certains principes étaient respectés. On s'attendrait à ce qu'il y ait des règles qui régissent la passation de marchés et à ce que ceux-ci fassent l'objet d'appels d'offres. Or, il n'y en avait pas. L'utilisation et la gestion des frais, la création de filiales prospères, ainsi de suite, étaient toutes des questions qui, à notre avis, devaient être examinées en collaboration avec les administrations qui, à bien des égards, opéraient de façon indépendante du gouvernement.

Le sénateur Forrestall: Dans son rapport de 1998, votre prédécesseur a fait valoir que l'administration aéroportuaire du Grand Toronto n'avait pas divulgué la valeur des marchés à fournisseur unique dépassant 75 000 \$, et qu'aucun marché à fournisseur unique n'avait été indiqué pour les revenus provenant de concessions, par exemple. La cession des aéroports se fait de façon cachée, et permet la perception de revenus sous forme de taxes. Il n'y a pas d'alternative. Est-ce que ce problème a été corrigé? Avez-vous accès aux données sur les marchés à fournisseur unique?

Mme Fraser: Non, nous n'avons pas le pouvoir ou le mandat de nous pencher là-dessus. Les administrations aéroportuaires font toutes l'objet en fait d'une vérification financière indépendante. Elles doivent faire l'objet d'un examen quinquennal, et c'est Transports Canada qui en est responsable. Toutefois, s'il n'existe aucune disposition dans les ententes et les contrats qui traite de ces questions fondamentales, on peut se demander si celui-ci a lieu.

Senator Forestall: Does GTAA have any role in this? It is the recipient of the funds, presumably. It disperses the funds. Does it have any management control over how it is spent?

Ms. Fraser: Transport Canada has a responsibility because it is still the owner of the airport and has a 60-year lease agreement with the airport authority. There are provisions in those lease agreements. Transport Canada should be actively managing those leases. One of the issues we mentioned at the time was that they had not fully transformed from an operating department into one that was managing the leases adequately. They needed to do more work on insuring that the lease conditions were being respected and in finding out what was happening in things like subsidiaries and contracting, but we have not yet gone back to see what improvements have been made since then.

Senator Forestall: Do you have a mandate to review the improvements, if any?

Ms. Fraser: We can go back to Transport Canada to see what they are doing, but we have no mandate to go to the airport authorities to see what is occurring there.

Senator Forestall: No mandate to tell us how much the chairman of the board is paid?

Ms. Fraser: We do not have that information, I am afraid.

Senator Forestall: Who has the proper right to ask that question, in your judgment?

Ms. Fraser: I would hope it would be disclosed in their financial statements. If not, I guess it would have to be through Transport Canada, which has various representatives on their board.

Senator Forestall: Is it included in any of the financial statements, not just for Pearson but any of the others that have devolved?

Ms. Fraser: I do not know that.

Senator Forestall: Very private, closely held, smelly — pardon me —

Ms. Fraser: I do not know that I would characterize it that way.

Senator Forrestall: I did not suggest that you characterized it that way. I just think of the thousands upon thousands of Canadians that fly on these beautiful \$110-return trips from Halifax to Toronto, which soon rapidly become \$300 trips when you add in all the \$10 and \$12 extras.

Is it in a healthy condition? They have had five or six years. Are they acting as good corporate citizens? After all, these are public ventures and this is public money. You are the only individuals who can provide us with the professional services to examine what is happening.

Ms. Fraser: To my knowledge, we have not recently looked specifically at the financial statements of the airport authorities.

Le sénateur Forestall: Est-ce que l'AAGT a un rôle à jouer à ce chapitre? Elle reçoit vraisemblablement des fonds et les distribue. Exerce-t-elle un contrôle sur l'utilisation qui est faite de cet argent?

Mme Fraser: Transports Canada a un rôle à jouer sur ce plan, parce qu'il demeure le propriétaire de l'aéroport. Il a conclu un contrat de location de 60 ans avec l'administration aéroportuaire. Il existe des dispositions dans ces contrats. Transports Canada doit les administrer de près. Or, nous avons indiqué à l'époque que la gestion des contrats de location laissait à désirer, que Transports Canada agissait toujours comme un ministère opérationnel. Il doit faire encore plus pour veiller à ce que les modalités des contrats de location soient respectées, et pour obtenir des renseignements sur les filiales et la passation de marchés. Nous n'avons pas encore évalué les progrès qui ont été réalisés à ce chapitre.

Le sénateur Forestall: Avez-vous le mandat de le faire?

Mme Fraser: Nous pouvons examiner ce que fait Transports Canada, mais nous ne pouvons pas examiner ce que font les administrations aéroportuaires.

Le sénateur Forestall: Vous n'avez pas le mandat de nous dire combien touche le président du conseil d'administration?

Mme Fraser: Malheureusement, nous n'avons pas accès à ces renseignements.

Le sénateur Forestall: Qui a le droit de poser cette question, à votre avis?

Mme Fraser: J'ose croire que ces renseignements seraient divulgués dans leurs états financiers. Sinon, je suppose qu'il faudrait poser la question à Transports Canada, qui compte divers représentants au sein des conseils d'administration.

Le sénateur Forestall: Est-ce que ces renseignements figurent dans tous les états financiers, pas seulement ceux de Pearson, mais dans ceux des aéroports qui ont fait l'objet d'une cession?

Mme Fraser: Je ne le sais pas.

Le sénateur Forestall: C'est un club très privé, très sélect, si je peux m'exprimer ainsi...

Mme Fraser: Je n'irais pas jusqu'à dire cela.

Le sénateur Forestall: Je ne prétends pas que c'est ce que vous avez dit. Je songe tout simplement aux milliers de Canadiens qui paient 110 \$ pour faire l'aller-retour entre Halifax et Toronto, montant qui atteindra rapidement 300 \$ si on calcule ces taxes supplémentaires de 10 et 12 \$.

Est-ce qu'elles s'en tirent bien? Elles ont eu cinq ou six ans pour s'adapter. Est-ce qu'elles font preuve de sens social? Après tout, il est question ici de projets d'intérêt public, de deniers publics. Vous êtes les seuls à pouvoir nous fournir ce service professionnel et de voir ce qui se passe.

Mme Fraser: À ma connaissance, nous n'avons pas examiné, récemment, les états financiers des administrations aéroportuaires.

Mr. Minto: When we did our audit in 2000, we pointed out to Transport Canada that, although they are no longer running the airports, they are the landlord, with a lease with which comes certain obligations. They also have obligations for the security and viability of the airport system. Under that, there are some things they should know.

The problem was that at that time, the Department of Transport had not thought of most of these issues. They were so busy divesting themselves of the airports that they had not prepared themselves for the next phase.

In response to the Public Accounts Committee, they have said that they are trying to do more active monitoring. I have no idea what that means. When we go back to do our follow-up we will find out.

Senator Forestall: If you have no idea what it means, we can imagine what it means.

Mr. Minto: I do not mean it in that sense. I do not know because we have not been back to look at it.

Senator Forestall: Keep up the good work. Thank you.

Senator Atkins: Has your office noted any success in the effort to make management of airport authorities more transparent, accountable and consistent across the national airport system?

Ms. Fraser: That goes back to the previous answers. We have not done follow-up work to see whether there has been improvement in that. That is something we would be interested in looking at. We are always concerned by these new governance arrangements that, at times, leave something to be desired in accountability and disclosure. I think airports would be an interesting area to follow up on. Unfortunately, we have not yet done anything on this.

Senator Atkins: What is the secret to Transport Canada wanting to unload the airports? There was a previous question about the deal they made with the Greater Toronto Airports Authority, and with Fredericton, so the transfers could go ahead. I think the small airports now would be more vulnerable because of costs and use. You do not, at this stage, have any feel for the effect on smaller airports?

Ms. Fraser: No, although at the time of our audit, we did raise concerns that many of the financial projections were optimistic. They kept foreseeing an increase in traffic, and we asked whether they had done a worst-case scenario. What happens if passenger travel should fall off? It had not been done. We thought they should look at it, because many of the airports have contracted very large debt levels to do refurbishment. Would they remain financially viable if there was a significant decrease in passenger travel?

M. Minto: Quand nous avons effectué notre vérification en 2000, nous avons indiqué à Transports Canada que, même s'il ne gèrait plus les aéroports, il en demeurerait le propriétaire et que les contrats de location étaient assortis d'obligations. Le ministère a lui aussi des obligations à remplir pour ce qui est de la sécurité et de la viabilité du réseau. Il y a des choses qu'il devrait savoir.

Le problème, c'est que, à l'époque, le ministère des Transports n'avait pas songé à cela. Il était tellement occupé à se départir des aéroports qu'il ne s'était pas préparé à faire face à l'étape suivante.

Le ministère a dit au Comité des comptes publics qu'il essayait d'accroître ces efforts de surveillance. Je ne sais pas ce que cela veut dire. Nous le saurons quand nous effectuerons notre vérification de suivi.

Le sénateur Forestall: Vous ne savez pas ce que cela veut dire, mais nous pouvons l'imaginer.

M. Minto: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je ne le sais pas parce que nous n'avons pas effectué de suivi.

Le sénateur Forestall: Vous faites de l'excellent travail. Continuez. Merci.

Le sénateur Atkins: Pour autant que votre Bureau ait pu le constater, les efforts visant à rendre la gestion des administrations aéroportuaires plus transparente, comptable et uniforme dans tout le réseau national d'aéroports ont-ils donné des résultats encourageants?

Mme Fraser: Je reviens aux réponses que nous avons déjà données. Nous n'avons pas effectué de suivi pour voir si des progrès avaient été réalisés. C'est quelque chose qui nous intéresse. Les nouveaux accords de gestion présentent parfois des lacunes au niveau de la reddition de comptes, de la divulgation de renseignement, et c'est un point qui nous préoccupe. Je pense qu'il serait intéressant d'effectuer un suivi sur les aéroports. Malheureusement, nous n'avons encore rien fait à ce chapitre.

Le sénateur Atkins: Pourquoi Transports Canada veut-il céder les aéroports? On a posé une question au sujet de l'entente que le ministère a conclue avec l'administration aéroportuaire du Grand Toronto, avec Fredericton, pour que les cessions aillent de l'avant. Je pense que les petits aéroports seraient maintenant plus vulnérables à de telles cessions, à cause des facteurs coûts et utilisation. Vous n'avez aucune idée, pour l'instant, de l'impact que cela peut avoir sur les petits aéroports?

Mme Fraser: Non, bien qu'au moment de notre vérification, nous ayons fait remarquer que bon nombre des prévisions financières étaient optimistes. Ils continuaient de prévoir une hausse de l'achalandage, et nous leur avons demandé s'ils avaient effectué une analyse de la pire éventualité. Qu'arriverait-il s'il y avait une baisse de l'achalandage? Aucune analyse n'avait été faite. C'est une question sur laquelle ils devraient se pencher, car de nombreux aéroports ont contracté des dettes énormes pour pouvoir financer leurs travaux d'améliorations. Est-ce que les aéroports vont pouvoir maintenir leur viabilité financière s'il y a une baisse importante de l'achalandage?

Even at the point of that audit, in most instances, airports were paying negative rent, so the government was actually still paying.

Senator Atkins: I believe that was the case in Charlottetown.

Ms. Fraser: Only a minority were paying rent. Most were in a situation of negative rent. We have a table that shows the situation at that time.

Senator Atkins: Your point is that many of these airports are not making money?

Ms. Fraser: They were not at that time. Are they since then?

Senator Atkins: We had 9/11, of course.

Ms. Fraser: That is right, although this is up to 1999.

Senator Atkins: I think the assumption was that the private sector would be more creative in the ways they could produce revenue. Do you think that is the case?

Ms. Fraser: There were studies done on, I believe, four airports. The theory was that the government would be better off transferring the airports out. Of the four, there was one case in which the government was better off, and three where it was not.

Mr. Minto: That is exactly right. The studies were inconclusive and the department decided not to rely on them. They wanted to do more studies.

A big increase in revenues came from the airport improvement fees, which were not levied before. This was almost a dedicated tax, if I can use that expression. The money is used for that airport. Previously, the money went to the Consolidated Revenue Fund and came back through appropriations for improvements. You cannot compare the quality of service because public servants could not run that type of a business. Now it can be run as a business.

When we did the audit, many people were paying negative rents. As a matter of fact, only three airports accounted for 95 per cent of the revenues.

Senator Atkins: I can guess which they were.

Mr. Minto: The rest of the airports accounted for only five per cent.

Senator Atkins: Transport Canada sets regulations that they impose on the different airports. Often, that would mean that the local authorities would be paying more money to implement these regulations. Who covers those costs?

Ms. Fraser: There are regulations for some of the security issues, but the major document would be the lease agreement. As in any lease, there would be certain standards that the lessee would have to meet. I cannot comment on whether this would involve additional costs.

Les aéroports, même au moment de la vérification, ne versaient toujours pas de loyer, ce qui veut dire que c'est le gouvernement qui payait.

Le sénateur Atkins: C'était le cas à Charlottetown.

Mme Fraser: Seul un petit groupe d'aéroports versaient un loyer. La plupart n'en versaient pas. Nous avons un tableau qui montre la situation qui existait à l'époque.

Le sénateur Atkins: Donc, à votre avis, bon nombre de ces aéroports ne sont pas rentables?

Mme Fraser: Ils ne l'étaient pas à l'époque. Le sont-ils maintenant?

Le sénateur Atkins: Il y a eu, bien entendu, les événements du 11 septembre.

Mme Fraser: C'est exact. Toutefois, cette vérification portait sur la période allant jusqu'en 1999.

Le sénateur Atkins: On pensait que le secteur privé allait trouver des moyens plus efficaces de générer des revenus, n'est-ce pas?

Mme Fraser: On avait réalisé des études sur quatre aéroports, si je ne m'abuse. On était parti du principe qu'il serait avantageux pour le gouvernement de céder les aéroports. Cela s'est avéré juste dans un cas, mais pas dans les trois autres.

M. Minto: C'est vrai. Les études étaient peu concluantes, et le ministère n'a pas voulu s'y fier. Il a décidé d'en mener d'autres.

Les frais d'améliorations aéroportuaires, qui n'étaient pas perçus dans le passé, ont eu pour effet d'entraîner une hausse des recettes. Il s'agit presque d'une taxe spécialement affectée, si je peux m'exprimer ainsi. L'argent sert à financer les travaux entrepris dans un aéroport particulier. Dans le passé, l'argent était versé dans le fonds du revenu consolidé et redistribué sous forme de crédits pour les améliorations. On ne peut pas comparer la qualité du service parce que les fonctionnaires ne pouvaient pas gérer les aéroports comme une entreprise. Il est maintenant possible de le faire.

Au moment de la vérification, il y avait de nombreux aéroports qui ne versaient aucun loyer. En fait, il y avait trois aéroports qui généraient 95 p. 100 des recettes.

Le sénateur Atkins: Je pense savoir quels sont ces aéroports.

M. Minto: Les autres ne représentent que 5 p. 100 des recettes.

Le sénateur Atkins: Transports Canada fixe les règlements qui s'appliquent aux divers aéroports. Souvent, cela veut dire que les autorités locales doivent payer davantage pour mettre ces règlements en application. Qui assume ces frais?

Mme Fraser: Il existe des règlements pour ce qui est de la sécurité, mais c'est le contrat de location qui constitue le document principal. Comme dans n'importe quel cas, le locataire est tenu de respecter certaines normes. Je ne peux pas vous dire si cela entraîne des dépenses additionnelles.

Senator Atkins: No one would have anticipated 9/11, for instance, and that must have forced the local airport authorities into substantially increased expenditures.

Ms. Fraser: As a minimum, they certainly would have experienced a decrease in passenger volume.

Mr. Kasurak: The link here is CATSA. In the interim period, payments were made to airlines and local airport authorities to increase and enhance security, but that was funded under the public security and antiterrorism program of the federal government. The airport authorities were not left on their own to fund this; it was funded directly by the federal government.

The situation on a continuing basis is supposed to be that CATSA will receive nearly all the money for security and will then either do the work themselves, engage the airport authorities and pay them for services rendered, or use agencies like the RCMP. If the local airport authorities will be called upon to do more security-oriented work, the plan is that there would be additional funding through CATSA for these services.

Senator Atkins: So the \$12 airport improvement fee, which is funnelled through CATSA —

Ms. Fraser: No, it is \$12 on the ticket price. The airport improvement fee is the amount we pay before we get on the plane. The airport improvement fee goes to the airport authority; the other goes to the government.

Senator Atkins: Someone is covering those costs. Is it coming through CATSA?

Mr. Kasurak: The security expenditures would come through CATSA and it would be up to them to determine whether they want the RCMP, the local airport authority or a security firm to do it.

Senator Atkins: You mentioned that you would be auditing four airports. Do you know which ones they are now or would you rather not mention them?

Ms. Fraser: I would rather keep it to us for now.

Senator Smith: I risk flogging a dead horse, but to me it is not quite dead. I want to try to summarize the sense I have gained here and then follow up with a couple of questions.

When this incremental tax was announced, I am sure the government's intent was bona fide. I suppose the original rationale was that revenues would roughly equal incremental expenditures. However, in looking at some of this material, I see that Toronto has about one third of the passengers. This year, they will have about 30 million. Thirty times 12 is about

Le sénateur Atkins: Personne ne s'attendait à ce que les événements du 11 septembre se produisent. Cela a eu pour effet d'accroître de façon considérable les dépenses des administrations aéroportuaires locales.

Mme Fraser: Elles ont, à tout le moins, connu une baisse de l'achalandage.

M. Kasurak: C'est l'ACSTA qui sert d'intermédiaire. Entre-temps, des fonds ont été versés aux transporteurs aériens et aux administrations aéroportuaires locales pour qu'ils resserrent et améliorent la sécurité, mais ces travaux ont été financés dans le cadre du programme du gouvernement fédéral sur la sécurité publique et la lutte antiterroriste. Les administrations aéroportuaires n'ont pas à eu à financer ces travaux. C'est le gouvernement fédéral qui a payé.

On part du principe que l'ACSTA va recevoir presque tous les fonds consacrés à la sécurité et qu'elle va ensuite faire le travail elle-même, c'est-à-dire en faisant appel aux administrations aéroportuaires et en les payant pour les services qu'elles fournissent, ou avoir recours à des agences comme la GRC. Si les administrations aéroportuaires locales sont appelées à faire plus en matière de sécurité, des fonds additionnels seront versés par le biais de l'ACSTA pour financer les services qu'elles vont fournir.

Le sénateur Atkins: Donc, les frais d'améliorations aéroportuaires de 12 \$, qui sont acheminés par le biais de l'ACSTA...

Mme Fraser: Non, la taxe de 12 \$ s'applique au prix du billet. Les frais d'améliorations aéroportuaires sont payés avant qu'on ne monte à bord de l'avion. Ces frais sont versés à l'administration aéroportuaire, tandis que la taxe est versée au gouvernement.

Le sénateur Atkins: Il y a quelqu'un qui assume ces coûts. Est-ce l'ACSTA?

M. Kasurak: Les dépenses en matière de sécurité seraient financées par le biais de l'ACSTA, et ce serait à l'Agence de décider si elle veut que les services soient fournis par la GRC, l'administration aéroportuaire locale ou une agence de sécurité.

Le sénateur Atkins: Vous avez dit que vous alliez procéder à la vérification de quatre aéroports. Savez-vous lesquels, ou préférez-vous ne pas les mentionner?

Mme Fraser: Je préfère ne pas les mentionner pour l'instant.

Le sénateur Smith: Je m'acharne peut-être inutilement sur la question, quoique je n'en sois pas entièrement convaincu. Je vais essayer de résumer ce qui a été dit jusqu'à maintenant, et ensuite vous posez quelques questions.

Le gouvernement, quand il a annoncé l'imposition de cette taxe supplémentaire, avait, j'en suis sûr, de bonnes intentions. Je suppose qu'à l'origine, on pensait que les recettes perçues correspondraient plus ou moins aux dépenses engagées. Toutefois, quand je jette un coup d'oeil sur certaines des données qui nous ont été fournies, je constate que Toronto

360 million. If that is a third, we will be over a billion already. If that is on an annual basis, then that is a lot of security improvement.

Can we assume from the exercise you are engaged in now that, at some point, and we will get to what point, you will more or less know what amount has been raised by this and what constitutes genuine incremental security costs? Thereafter, we will know the degree to which revenue may exceed expenditure. Can you give us some idea as to the timing of this exercise?

Ms. Fraser: We are auditing the revenues and expenditures up to June 30, 2002. Therefore, that would account for only three months of charges, that is, April, May and June. Expenditures could be from September to June, which is a longer period of time.

I expect that we will have this statement for that period of time completed and out in the next couple of weeks. At the same time, the Ministry of Finance is also working on studies and analyses for projections of costs and revenues going forward. That is because the three-month period may not be representative of a full year. I think it would be inappropriate to adjust a fee based on that one very early statement. They will be doing more work. As well, we will have the CATSA financial statements on March 31 next year, which will have a more complete summary of costs. If Finance does this for each year, we would have it on an ongoing basis.

Senator Smith: Has the Ministry of Finance indicated that it is its intent to adjust the fee so as to have a revenue approximately equalling expenditure and that this will not be a money-maker for them?

Ms. Fraser: It is my understanding that in public announcements the minister has said that the fee will be adjusted to cover the costs and that it will not be used for more than that.

We also have to realize that at the time the initial amount was set, it was probably difficult to obtain precise numbers because they were based on estimates of passenger travel and costs. This was the best estimate they had at the time. There has been an indication that they will adjust it going forward.

Senator Smith: That clarifies the situation to my satisfaction. Thank you.

The Chairman: When you are discussing with CATSA how they might organize their reporting system, do you contemplate having them break out their expenditures by airport?

Ms. Fraser: We have talked more about expenses by line item. I suspect there will be some reticence to break it out by airport, but that is just a supposition at this point in time.

accueille environ le tiers des passagers. Cette année, il accueillera environ 30 millions de passagers. Or, 30 fois 12 donne 360 millions. Si cela correspond à un tiers, nous devons déjà avoir franchi la barre de un milliard. Si on compte accueillir autant de passagers tous les ans, il faudra faire beaucoup pour améliorer les mesures de sécurité.

Est-ce que la vérification que vous avez entreprise nous permettra, à un moment donné, de savoir plus ou moins combien de recettes cette taxe a généré, et aussi de savoir ce qu'on entend par les coûts supplémentaires qui sont liés à la sécurité? Nous saurons, ensuite, dans quelle mesure les recettes dépassent les dépenses. Pouvez-vous nous dire quand vous serez en mesure de faire une telle constatation?

Mme Fraser: Nous sommes en train de vérifier les recettes et les dépenses pour la période se terminant le 30 juin 2002. Par conséquent, les données ne couvriraient que trois mois, soit avril, mai et juin. Les dépenses pourraient couvrir la période allant de septembre à juin, qui est une période plus longue.

Je m'attends à ce que l'état financier pour cette période puisse être rendu public d'ici deux ou trois semaines. De son côté, le ministère des Finances effectue des études et des analyses pour prévoir les recettes et les dépenses à venir, parce que la période de trois mois ne sera peut-être pas représentative d'une année complète. Il ne serait pas raisonnable, à mon avis, de rajuster un droit seulement en fonction de ce premier état financier. Le ministère va faire d'autres études. De plus, les états financiers de l'ACSTA, que nous aurons le 31 mars prochain, nous fourniront un résumé plus complet des coûts. Si le ministère des Finances les présente chaque année, nous les aurons sur une base permanente.

Le sénateur Smith: Le ministère des Finances a-t-il manifesté l'intention de rajuster le droit pour faire en sorte que les recettes équivalent à peu près aux dépenses, et que ce droit ne serve pas à amasser de l'argent?

Mme Fraser: Je crois comprendre que le ministre a déclaré publiquement que ce droit sera rajusté pour couvrir les coûts, et rien de plus.

Il faut aussi se rendre compte que, quand on a fixé le montant du droit au départ, il était probablement difficile d'obtenir des chiffres précis à partir de prévisions sur le nombre de voyageurs et les coûts. Le ministère n'avait pas de meilleures données que celles-là. Il a indiqué qu'il rajusterait le montant plus tard.

Le sénateur Smith: Ces précisions sont satisfaisantes pour moi. Merci.

Le président: Dans vos discussions avec l'ACSTA sur l'organisation de son système d'information comptable, envisagez-vous de lui demander de ventiler ses dépenses par aéroport?

Mme Fraser: Nous discutons davantage de postes de dépenses. Je pense qu'elle aurait des réserves à ventiler les dépenses par aéroport, mais c'est une simple supposition de ma part pour l'instant.

The Chairman: In terms of line items, can you give us an idea of how broad the categories will be?

Ms. Fraser: We are in early discussions with them because the statement will only be produced next March. I know there are concerns about security. On those issues, obviously, we would like to see more disclosure than less. We will be working with them. If the committee has any views on that, we would be interested in hearing them. Thus far, it is a very preliminary discussion.

The Chairman: We have certainly heard from the people at Pearson about their concerns regarding security. However, we find it seldom is related to security but more to something that is not happening at all. After hearing other testimony, we discovered that the smokescreen of security is used to prevent reasonable and proper disclosure. We would be very interested in a breakout by airport and by line item. We think the burden should be placed on those claiming that this is a security question to demonstrate why in fact it is, and not something to cover up the quality of management. If that case can be made then that is fine. However, failing that, we think there should be a fair amount of transparency as to whether the money is going toward fencing, X-rays or people doing searches, as well as in what part of the country the money is being spent.

Am I correct in understanding that the only governance control of airport authorities that the federal government has is through lease arrangements?

Ms. Fraser: I also believe that there are government appointees on the boards of airport authorities. However, they would be a minority — two or three. The major mechanism is through the lease agreement.

The Chairman: We have a list of the board members of some of the airport authorities. We can see how they break out according to different municipalities and different levels of government. Have you examined any of these lease agreements?

Ms. Fraser: Yes, in the audit we did.

The Chairman: Do these lease agreements make any reference to governance?

Ms. Fraser: I would ask Mr. Minto to respond to that question.

Mr. Minto: Yes, they do. They set out the structure of the general principles of the board.

The Chairman: Do they get into details regarding conflicts of interest, for example? Would they be required to meet certain standards or tests relating to conflict of interest?

Mr. Minto: The lease agreements are all individually tailored and different. In the general statement of principles, there was to be no conflict of interest. However, I do not know how that

Le président: Pour ce qui est des postes de dépenses, pouvez-vous nous donner une idée de ce que les rubriques comprendront?

Mme Fraser: Nos discussions ont à peine commencé parce que les états financiers seront présentés seulement en mars prochain. Je sais que la sécurité est une préoccupation. À ce sujet évidemment, nous aimerions qu'on fournisse le plus d'informations possible. Nous allons travailler avec le ministère. Si le comité a des opinions à formuler là-dessus, nous aimerions qu'il nous en fasse part. À ce stade-ci, les discussions sont peu avancées.

Le président: Nous avons certes entendu les préoccupations des représentants de l'aéroport Pearson au sujet de la sécurité. Nous trouvons, cependant, qu'elles sont rarement liées à la sécurité, mais davantage à quelque chose qui n'existe pas du tout. Après avoir entendu d'autres témoignages, nous nous sommes rendu compte que des raisons de sécurité sont alléguées pour empêcher la communication juste et raisonnable des informations. Nous aimerions vraiment que les dépenses soient ventilées par aéroport et par poste. D'après nous, ceux qui soutiennent que c'est une question de sécurité devraient être tenus de prouver que c'est effectivement le cas, et qu'ils n'invoquent pas cette excuse pour dissimuler des informations sur la qualité de l'administration. Si on peut en faire la preuve, d'accord. Sinon, il faudrait qu'il y ait assez de transparence pour qu'on sache si l'argent sert à installer des clôtures ou des appareils de détection à rayons X ou à faire exécuter des fouilles par des agents, et dans quelle région du pays les dépenses sont faites.

Est-il vrai que les baux sont, pour le gouvernement fédéral, le seul moyen de contrôler la façon dont les administrations gèrent les aéroports?

Mme Fraser: Je crois aussi qu'il y a des représentants du gouvernement qui siègent aux conseils d'administration des administrations aéroportuaires. Cependant, ils sont en minorité, seulement deux ou trois. Le bail est le principal outil.

Le président: Nous avons la liste des membres qui siègent au conseil d'administration de certaines administrations aéroportuaires. Nous pouvons vérifier quelle est la représentativité des municipalités et des différents ordres de gouvernement au sein des conseils. Avez-vous examiné des baux?

Mme Fraser: Oui, nous l'avons fait pour la vérification.

Le président: Est-ce qu'il est question de la régie dans les baux?

Mme Fraser: Je demanderais à M. Minto de répondre à cette question.

M. Minto: Oui. Les baux définissent les grands principes à respecter par le conseil d'administration.

Le président: Donnent-ils des détails sur les conflits d'intérêts, par exemple? Les administrations doivent-elles respecter certaines normes ou certains critères en ce qui a trait aux conflits d'intérêts?

M. Minto: Les baux sont tous différents et adaptés aux besoins de chaque administration. D'après l'énoncé de principes général, il ne doit y avoir aucun conflit d'intérêts. Cependant, je ne sais pas

general statement of principles is translated in the detailed document. Each lease agreement was a voluminous set of documents.

The Chairman: What you are describing is a unique agreement for each airport, but included in that unique agreement there is a common set of standards that apply to all airports?

Mr. Minto: I would not go so far to say that there is a common set of standards. I know there was a common set of principles set out before the agreements were signed that said, "We have to do something about governance, and here are some of the things to keep in mind." I could not tell you how they were translated into individual agreements.

The Chairman: We heard testimony about sole-source contracting over the amount of \$75,000 at Pearson airport. What mechanism is there in the lease to address that? Would the statement of principle cover questions like sole-source contracting?

Ms. Fraser: In response, Mr. Chairman, I will quote from our report of October 2000, in particular, paragraph 10.127, where we talk about the use of sole-source contracts by airports.

Paragraph 10.127 reads as follows:

The airport authorities established before 1994 (the LAAs) were not required by their original leases to tender any of the contracts they let — that is, to open them to competition in order to receive optimal value and to embrace the public sector value of equal access by suppliers. In contrast, the authorities established since the 1994 National Airports Policy (the CAAs) are expected to follow the Public Accountability Principles, which require them, as a general practice, to tender all contracts over \$75,000 for goods and services. If a CAA does decide to sole-source a contract, its annual report must disclose information on the contractor, indicate the dollar value of the contract and justify the decision to award the contract without competition. There is currently no such requirement for most LAAs.

Those are the ones established before 1994.

It continues on in 10.128:

Transport Canada reviewed the 1998 annual report of the Greater Toronto Airports Authority... The report listed a significant number of sole-source contracts over \$1 million. In the Department's view, information in the report did not meet the principles of the Public Accountability Principles... Moreover, sole-source contracts for concession revenues were not disclosed at all. The current lease agreement does not contain any clause that would penalize the authority for not complying with the disclosure requirement. The

comment cet énoncé de principes a été précisé dans le document détaillé. Chaque contrat de location est volumineux et comprend toute une série de documents.

Le président: Vous dites que le bail de chaque aéroport est unique, mais que chaque bail énonce une série de normes communes qui s'appliquent à tous les aéroports?

M. Minto: Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il y a une série de normes communes. Je sais qu'avant la signature des baux, des principes avaient été énoncés pour indiquer qu'il fallait traiter de la gestion et d'autres aspects. Je ne peux cependant pas vous dire comment cela a été expliqué dans chacun des baux.

Le président: Nous avons entendu des témoignages sur l'attribution à un fournisseur unique de contrats de plus de 75 000 \$ à l'aéroport Pearson. Qu'est-ce qui est prévu dans le bail à ce sujet? Est-ce que l'énoncé de principes traite de questions comme l'attribution de contrats à un fournisseur unique?

Mme Fraser: Pour vous répondre, monsieur le président, je vais vous lire le paragraphe 10.127 de notre rapport d'octobre 2000, qui traite du recours à des marchés à fournisseur unique par les aéroports.

Le paragraphe 10.127 dit:

Les administrations aéroportuaires locales établies avant 1994 (les AAL) n'étaient pas tenues, aux termes de leur bail original, de faire un appel d'offres pour tout marché qu'elles attribuent — c.-à-d. de l'adjuger au terme d'un processus concurrentiel pour recevoir la valeur optimale — et de respecter cette valeur du secteur public qu'est l'égalité d'accès pour tous les fournisseurs. Par contraste, les administrations aéroportuaires canadiennes, créées depuis l'établissement de la Politique nationale des aéroports de 1994, sont tenues de respecter les principes de responsabilité envers le public, selon lesquels elles doivent normalement faire un appel d'offres pour tous les marchés de plus de 75 000 \$ visant des biens et des services. Si une AAC décide d'attribuer un marché à un fournisseur unique, son rapport annuel doit divulguer de l'information sur l'entrepreneur et les sommes en jeu et justifier la décision d'octroyer le marché sans concurrence. À l'heure actuelle, cette obligation n'existe pas pour la plupart des AAL.

Ce sont les administrations établies avant 1994.

Le paragraphe 10.128 dit:

Transports Canada a examiné le rapport annuel, pour 1998, de la Greater Toronto Airports Authority [...] Le rapport énumérait un grand nombre de marchés à fournisseur unique de plus de 1 million de dollars. De l'avis du ministère, les renseignements contenus dans le rapport n'étaient pas conformes aux principes de responsabilité envers le public [...] De plus, aucun marché à fournisseur unique n'était indiqué pour les revenus provenant de concessions. Le bail actuel ne renferme

Department has advised the GTAA of its concerns and is working with the authority to resolve the issue.

The Chairman: If I understood you correctly, the Greater Toronto Airports Authority is sole-sourcing contracts for over \$1 million?

Ms. Fraser: That is right.

The Chairman: They are not making any disclosure as to whom they are going, why, or whether the money is being well spent.

Ms. Fraser: That was the case for the 1998 report, yes.

The Chairman: In terms of addressing this issue, the only response you have had from Transport is that they are discussing this matter with GTAA?

Mr. Minto: Clearly, Transport Canada was concerned about this. They were very forthright and said that it does not meet the principles they agreed to with GTAA. However, the lease agreement it signed had no penalty clause, so these principles could not be enforced.

The Chairman: They seemed to be able to transfer \$185 million back to these folks that was not contemplated in the lease agreement. Is there any reason why they cannot go back and clean up this business of sole-source contracting?

Mr. Minto: Maybe when they were giving the money was the time to get all the other changes made, but I do not know. At the time we audited, there was nothing in the lease agreement that could force GTAA to disclose that.

The Chairman: For how long will this contract last?

Ms. Fraser: Sixty years.

The Chairman: Sixty years, without any provision to reopen?

Mr. Minto: That is a little strong, because the federal government, with Parliament's backing, can do many things. You gentlemen are part of this thing and it can be done.

Ms. Fraser: I would note, too, that our report makes the point that the department has a right to audit the airport authorities.

The Chairman: Ms. Fraser, I thought you made the point earlier that the department does not have the right to discipline them in any way if it does not like what they are doing.

Ms. Fraser: If they felt it was sufficiently serious, they could go in to find out what is going on now.

The Chairman: Have they been doing that?

Ms. Fraser: No. At the time we reported, they had not done that.

The Chairman: Do you believe that that has changed?

Ms. Fraser: I do not know.

aucune clause qui pénaliserait l'administration dans les cas de non-conformité à l'exigence de divulgation. Le ministère a informé la GTAA de ses préoccupations et collabore avec l'administration pour régler la question.

Le président: Si je vous ai bien compris, la Greater Toronto Airports Authority attribue des marchés à fournisseur unique de plus de 1 million de dollars?

Mme Fraser: C'est exact.

Le président: Elle n'indique pas à qui les contrats sont attribués, pourquoi, ou si l'argent est bien dépensé.

Mme Fraser: C'était le cas pour le rapport de 1998, oui.

Le président: À ce sujet, Transports Canada vous a seulement répondu qu'il discutait de la question avec la GTAA?

M. Minto: Il est clair que cette question inquiétait Transports Canada. Le ministère a indiqué bien franchement que cela ne respectait pas les principes convenus avec la GTAA. Cependant, le bail signé ne renfermait aucune clause permettant d'imposer des pénalités, et on ne pouvait pas rendre les principes exécutoires.

Le président: On semble avoir pu lui remettre 185 millions de dollars, ce qui n'était pas prévu dans le bail. Pourquoi n'est-il pas possible de revenir là-dessus pour régler cette question d'attribution de marchés à un fournisseur unique, y a-t-il une raison?

M. Minto: L'argent a peut-être été versé au moment où tous les autres changements ont été apportés, mais je ne le sais pas. Quand nous avons effectué notre vérification, il n'y avait rien dans le bail qui pouvait obliger la GTAA à fournir ces informations.

Le président: De quelle durée est ce contrat?

Mme Fraser: Soixante ans.

Le président: Soixante ans, sans possibilité de révision?

M. Minto: C'est un peu exagéré, parce que le gouvernement fédéral, avec l'appui du Parlement, peut faire bien des choses. Messieurs, vous avez vous aussi votre mot à dire, et c'est toujours possible.

Mme Fraser: J'ajouterais que notre rapport souligne que le ministère a le droit de vérifier les administrations aéroportuaires.

Le président: Madame Fraser, je pensais que vous aviez dit que le ministère ne peut prendre aucune mesure disciplinaire contre elles, s'il n'approuve pas ce qu'elles font.

Mme Fraser: Si on estimait que c'est assez grave, on pourrait aller vérifier ce qui se passe maintenant.

Le président: Est-ce qu'on l'a fait?

Mme Fraser: Non. Au moment de notre rapport, on ne l'avait pas fait.

Le président: Croyez-vous que les choses ont changé?

Mme Fraser: Je ne le sais pas.

The Chairman: Where is the check in the system on the improvements fees that we are talking about? I am not referring to the security charge, but to the improvement fees that airports charge to customers. It seems that we have a monopoly here. Where is the check in the system that determines whether or not an airport is charging a reasonable improvement fee?

Mr. Minto: We said in our chapter that Transport Canada has not developed a position on the growing use of airport fees. At that time, 22 per cent of the revenues of the airports were coming from this source. We found that the department had been slow in collecting data and assessing the reasonableness of the escalating airport improvements fees. The lack of detailed information on AIF — the airport improvement fee — was very disconcerting.

In its five-year review, the department found little information on how airport authorities used the revenue from the airport improvement fees. They also found that some airport authorities have yet to conduct any costing studies to determine whether their fee structure and rates are reasonable and comply with the provisions in their leases that pertain to the obligations of national and international agreements.

The Chairman: That leads us back, Mr. Minto, to the point I was trying to get to. Do you, or does anyone, know if any of the airport improvements fees have gone toward improving and enhancing security?

Mr. Minto: I do not think we can answer that question. We are not the auditors of the airport authorities. Perhaps Transport Canada, subsequent to September 11, has asked for that information. We have not seen it.

Senator Banks: On the question of the security charge, most of us have been talking about whether it is too much. However, it may also not be enough, depending on how long a period we look at. At what point do you begin to measure the expenditures? That is to say, it is possible that several millions of dollars, and maybe even tens of millions of dollars, were expended by the government before it began to collect the fee. This is a very short period that you are auditing now. At what point will you be comfortable enough to answer Senator Smith's question about a saw-off? It surely cannot be within the first three months, because I know the government expended a lot of money before it began to collect those fees. What is the point at which we can ask for a saw-off?

Ms. Fraser: That is an excellent question. The revenues were only basically for three months, because the charge only came in on April 1 and we are auditing until the end of June. For the expenditures, we are starting at September 11, 2001. We would pick up all of the expenditures to June 30. It is very likely that there would not be an exact matching because of the very short period of time. I would hope that the studies of the Department of

Le président: Comment pouvons-nous exercer un contrôle sur les frais d'améliorations dont il est question? Je ne parle pas des droits liés à la sécurité des passagers, mais des frais d'améliorations que les aéroports facturent aux consommateurs. Il me semble qu'il y a un monopole ici. Quel moyen avons-nous de savoir si, oui ou non, un aéroport facture des frais d'améliorations qui sont raisonnables?

M. Minto: Nous avons indiqué dans notre chapitre que Transports Canada n'avait pas pris position sur le recours de plus en plus fréquent aux frais d'aéroport. À l'époque, 22 p. 100 des recettes des aéroports provenaient de ces frais. À notre avis, le ministère a pris du temps à recueillir des données là-dessus et à évaluer si l'augmentation des frais d'améliorations aéroportuaires était raisonnable. Le manque d'informations détaillées sur les FAA — les frais d'améliorations aéroportuaires — était vraiment déconcertant.

Dans son examen quinquennal, le ministère a constaté qu'il existait peu de renseignements sur la façon dont les administrations aéroportuaires utilisent les revenus provenant des frais d'améliorations aéroportuaires. Il a aussi remarqué que certaines administrations aéroportuaires n'ont pas encore mené d'étude sur l'établissement des coûts afin de déterminer si leurs tarifs et leurs taux ont un caractère raisonnable et se conforment aux dispositions de leurs baux se rapportant aux obligations prévues dans les accords nationaux et internationaux.

Le président: Monsieur Minto, cela nous ramène à ce à quoi je voulais en venir. Est-ce que vous ou quelqu'un d'autre savez si les frais d'améliorations aéroportuaires servent à améliorer et à accroître la sécurité?

M. Minto: Je ne pense pas que nous puissions répondre à cette question. Nous ne sommes pas les vérificateurs des administrations aéroportuaires. Il est possible que Transports Canada, à la suite des événements du 11 septembre, ait demandé qu'on lui fournisse cette information. Nous ne le savons pas.

Le sénateur Banks: Au sujet du droit pour la sécurité des passagers, la plupart d'entre nous se demandent s'il n'est pas trop élevé. Cependant, il pourrait ne pas l'être assez, selon la durée de la période envisagée. À quel moment commence-t-on à calculer les dépenses? C'est-à-dire qu'il est possible que plusieurs millions de dollars, et peut-être même des dizaines de millions de dollars, aient été dépensés par le gouvernement avant qu'il ne commence à imposer ce droit. Votre vérification porte sur une très courte période. À quel moment serez-vous en mesure de répondre à la question du sénateur Smith au sujet d'un rajustement? Ce ne sera sûrement pas au cours des trois premiers mois, parce que je sais que le gouvernement a dépensé beaucoup d'argent avant de commencer à percevoir ce droit. À quel moment pouvons-nous demander qu'il y ait un rajustement?

Mme Fraser: C'est une excellente question. On parle essentiellement des recettes pour trois mois, parce que le droit a été imposé seulement à partir du 1er avril, et que notre vérification se termine à la fin de juin. Par ailleurs, nous vérifions les dépenses à partir du 11 septembre 2001. Nous allons recueillir toutes les dépenses jusqu'au 30 juin. Il est fort probable qu'il n'y ait pas de correspondance exacte parce que la

Finance will help to give some answers. They should be projecting what additional expenses, or ongoing expenses, and what additional capital expenses, for instance, might have to be incurred over what period of time, and what the flow of passengers would be. Their studies would give some indication of what would be a reasonable time.

Senator Banks: You agree that it is a possibility that we may see an imbalance on the expenditure side in the first audit?

Ms. Fraser: That is a possibility.

Senator Banks: Will the capital expenditures to which you just referred, and the other incremental costs, be costed out in the year in which they occur or would the department amortize some of them over time? Do you know the answers to those questions yet? Will this become a great big gumball to which no one will have any answers?

Ms. Fraser: That is a really good question. We are asking that question as well because there are two ways of treating this. One is to record the purchase of equipment as a whole expense now and have the fees finance it. The other one would be to buy the equipment and amortize it over a certain period of time. CATSA has no authority to borrow, so all of its funding to date is coming through appropriations, although in the wonderful world of accounting in Crown corporations the equipment probably would be capitalized and then amortized over its useful life. We could have varying accounting policies and decisions on how this will be presented.

Senator Banks: Is a conditional sales contract borrowing? I am making a joke.

Ms. Fraser: Most definitely.

Senator Banks: Turning to a different subject, you talked about visa officers. In number 7 of your overview comments today, you said that you found that visa officers had little information and support to ensure that applicants were unlikely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians. That is a double negative. If you are an immigration officer, when you face me, how can I prove to you that I am unlikely to be a danger to Canadians? What is the mechanism by which I could do that, or by which you could ask me about that?

Ms. Fraser: I will ask Mr. Minto to give more details, but one of the tools that is confirmation from police authorities and others that people do not have a record and have not been involved in criminal activities. However, in the audit we noted there were some 60 countries where those kinds of guarantees or letters are not considered valid, and that the people from those countries represent a very high proportion of our immigrants.

Senator Banks: Those are countries where the last thing you do is call the police.

période est très courte. J'espère que les études faites par le ministère des Finances vont nous apporter quelques réponses. Ces études devraient indiquer les dépenses, nouvelles ou actuelles, et les nouvelles dépenses en capital, par exemple, qui pourraient devoir être engagées pendant une certaine période, ainsi que des prévisions sur l'affluence des passagers. Leurs études pourraient nous donner des indications sur ce que serait un bon moment.

Le sénateur Banks: Vous convenez qu'il est possible qu'il y ait un déséquilibre du côté des dépenses dans la première vérification?

Mme Fraser: C'est possible.

Le sénateur Banks: Les dépenses en capital dont vous venez de parler et les autres coûts seront-ils inscrits pour l'année où ils ont été engagés, ou le ministère pourra-t-il en amortir une partie sur une plus longue période? Avez-vous les réponses à ces questions? Ou est-ce un problème auquel personne ne pourra répondre?

Le sénateur Fraser: Cette question est très pertinente. Nous nous la posons aussi parce qu'il y a deux façons de faire. On peut inscrire l'achat de l'équipement comme étant une seule dépense, et se servir des frais pour la payer. On pourrait aussi acheter l'équipement et l'amortir sur une certaine période. L'ACSTA n'a pas le pouvoir d'emprunter, si bien qu'elle est financée entièrement par des crédits budgétaires même si, dans le merveilleux monde de la comptabilité des sociétés d'État, l'équipement serait probablement financé puis amorti durant sa vie utile. Les politiques et les décisions comptables pour ce qui est de la présentation des chiffres peuvent varier.

Le sénateur Banks: Un contrat de vente conditionnelle est-il un emprunt? Je blague.

Mme Fraser: Tout à fait.

Le sénateur Banks: Sur un autre sujet, vous avez parlé des agents des visas. Au septième paragraphe de votre exposé d'aujourd'hui, vous avez dit avoir constaté que les agents des visas disposaient de peu d'information et d'appui pour vérifier la possibilité que les demandeurs de visas soient engagés dans des activités criminelles ou constituent une menace pour la sécurité des Canadiens. C'est une double négation. Si je rencontre un agent d'immigration, comment puis-je lui prouver que je ne suis pas susceptible de constituer une menace pour la sécurité des Canadiens? Comment puis-je le prouver, ou comment l'agent d'immigration peut me demander de le prouver?

Mme Fraser: Je vais demander à M. Minto de fournir plus de détails, mais on demande entre autres aux autorités policières et à d'autres de confirmer que cette personne n'a pas de casier judiciaire et n'a pas été engagée dans des activités criminelles. Cependant, au cours de la vérification, nous avons constaté que, dans à peu près 60 pays, les garanties ou les lettres de ce genre ne sont pas jugées valables, et qu'une très forte proportion de nos immigrants viennent de ces pays.

Le sénateur Banks: Ce sont des pays où appeler la police est la dernière chose à faire.

Ms. Fraser: That is right. That poses a difficulty. The main point was that the visa officers had to have good knowledge of the country, of the situation there, and they had to have information. Furthermore, the information sharing and coordination, be it with CSIS or others, was somewhat lacking.

Senator Banks: These criticisms have relevance to access to information in advance, as opposed to making a judgment call on the spot.

Mr. Minto: You are absolutely right. There are some inherent limitations in this business. How can you tell if a person is going to commit a criminal act in Canada?

Senator Banks: According to your report, if I am an immigrant, I should be asked to demonstrate to you that I will not cause trouble. How can I do that?

Mr. Minto: During the audit, the people we were talking to were saying, "Given this inherent limitation, you need good tools, good training, good interaction among the government departments that deal with this and a method to evaluate the whole thing." In each one of these areas, we found significant problems.

For example, the memorandum of understanding between Immigration and the RCMP, which is a key player, had been undergoing revisions since 1986. This is in October 2000 and they had been working on it with CSIS since 1987. In another chapter, we talked about how long it was taking with the CCRA. They have not been able to sort it out. The immigration officer who must make an immediate decision relies on the information on his computer, which comes from the RCMP and other people. We list all the shortcomings in one of the chapters. These computers do not talk to each other. It is a big problem.

Another huge problem they were facing is that a large number of people were applying offshore. By "offshore" I mean, for example, that someone from Beijing would be applying from Buffalo. You may have someone in Beijing who knows the local conditions and who can go out and check. However, when they go to Buffalo and apply there, you cannot expect that person in Buffalo to know about the situation in all the countries. These are some of the problems they were facing.

Senator Banks: That person would be a U-turn applicant; that is, someone who got here by other means and left the country for the specific purpose of applying for landed immigration status. That person could not be a refugee. We have solved that problem.

Mr. Minto: We were only looking at the economic component of the Canadian immigration program. These were people with money.

Senator Meighen: Mr. Minto was talking about the importance of training. In your presentation today you pointed out that most of the responses to your recommendations were satisfactory. One area in which you did not receive a satisfactory response,

Mme Fraser: Oui. C'est un problème. Les agents des visas doivent avoir une bonne connaissance du pays, ou de la situation dans ce pays, et il faut leur fournir des informations. De plus, la communication et la coordination des informations, que ce soit avec le SCRS ou d'autres, étaient quelque peu déficientes.

Le sénateur Banks: Ces problèmes sont liés à l'accès à l'information à l'avance, et non à la décision à prendre sur place.

M. Minto: Vous avez tout à fait raison. Il y a des limites inhérentes dans ce domaine. Comment pouvez-vous prévoir qu'une personne va commettre un acte criminel au Canada?

Le sénateur Banks: Selon votre rapport, si je suis un immigrant, on devrait me demander que je fasse la démonstration que je ne serai pas un fauteur de troubles. Comment fait-on cela?

M. Minto: Pendant la vérification, les gens à qui nous avons parlé disaient qu'étant donné cette limite inhérente, vous avez besoin de bons outils, d'une bonne formation, d'une bonne coordination entre les organismes gouvernementaux qui interviennent dans ce domaine et d'une méthode pour évaluer le tout. Dans chacun de ces secteurs, nous avons décelé des problèmes importants.

Par exemple, le protocole d'entente qui définit les rapports entre l'Immigration et la GRC, un joueur clé, est en révision depuis 1986. C'était en octobre 2000 et les fonctionnaires travaillaient sur cette question avec le SCRS depuis 1987. Dans un autre chapitre, nous avons souligné combien les choses traînaient en longueur à l'ADRC. Les gens en place n'ont pas été capables de démêler tout cela. L'agent d'immigration qui doit prendre une décision immédiate doit se fier à l'information qui se trouve dans son ordinateur, et qui vient de la GRC ou d'ailleurs. Nous énumérons toutes les lacunes dans un chapitre. Ces ordinateurs ne communiquent pas entre eux et c'est là un gros problème.

Autre gros problème, c'est qu'un grand nombre de personnes font une demande depuis un point à l'étranger. Par exemple, quelqu'un qui vient de Beijing et qui fait une demande depuis Buffalo. Vous pouvez avoir à Beijing quelqu'un qui connaît les conditions locales et qui peut faire des vérifications. Par contre, lorsque la personne de Beijing fait sa demande à Buffalo, vous ne pouvez pas vous attendre que la personne à Buffalo sache quelle est la situation dans tous les pays du monde. Ce sont là quelques-uns des problèmes auxquels il faut faire face.

Le sénateur Banks: Vous parlez de quelqu'un qui arrive ici par un autre moyen et qui sort du pays dans le but précis de faire une demande pour obtenir le statut d'immigrant reçu. Cette personne ne peut être considérée comme un réfugié. Nous avons résolu ce problème.

M. Minto: Nous n'examinions que le volet économique du programme canadien d'immigration. Ces personnes avaient de l'argent.

Le sénateur Meighen: M. Minto a parlé de l'importance de la formation. Dans votre présentation aujourd'hui, vous avez signalé que la plupart des réponses données à vos recommandations étaient satisfaisantes. Par contre, un domaine

however, was training. Can you elaborate on that and specifically tell me whether either CCRA or Citizenship and Immigration Canada offered any reason why they had not been able to achieve much progress?

Mr. Minto: At the moment these are their representations as to what they have done. Our people are now over there working on some validation of the representations. When they come back with the evidence, we will have a better chance to look at it.

For CCRA, both for travellers and for commercial businesses, you must have good training. Let me give you an example on the commercial side. For 100 years, CCRA has looked at events on a transaction-by-transaction basis. A truck comes in, you open the back, check the goods, levy the tax and out it goes. We have now moved away from that to inspection, which means that you know the truck is coming in so you let it go through and release the shipment and then do a post-release inspection. That is a very different regime from what you were used to. You must have people trained for the enforcement of this regime. Where is the training for all this? It is a good idea. You are doing risk management and we are delighted with that, but people must be taught a new way of doing this.

The methods of work have not kept up with the new tools. It is the same for immigration. Suddenly, there are many problems with new technology. Where are the people getting training? Because of the massive numbers of people coming into the country, they are hiring temporary people at ports abroad and at the borders they are hiring students. Training became an important part of this work. The responses we got were not satisfactory.

Senator Meighen: The response you got was, "Yes, we acknowledge the importance of training, but we are sorry that we have not been able to make progress." Do they tell you why? Do they say they do not have the money to do it, or their recruitment of competent people is not going well? Do they give a reason?

Mr. Minto: The reasons we were given originally still apply. For example, customs is a 24-hour a day, seven-day a week business. If you have people out on training, it will affect your business because resources are limited. Everyone says that training is important and that they are working on it. However, working on it and achieving results are not the same. We will let you know when we finish the audit.

Senator Meighen: I will look forward to that.

Senator Wiebe: The last two reports in April 2000 dealt with training. On page 3 of your brief, you say that, "We follow up all our recommendations a year later by asking departments and agencies to tell us what they have accomplished." As far as the Canada Customs and Revenue Agency and Citizenship and

où la réponse que vous avez reçue ne l'était pas, c'est celui de la formation. Pouvez-vous élaborer davantage sur ce point et me dire spécifiquement si ADRC ou Citoyenneté et Immigration Canada ont donné une raison pour expliquer pourquoi ils n'ont pu faire mieux?

M. Minto: Pour l'instant, ce sont leurs prétentions. Nos gens sont actuellement sur place pour tenter de valider ces prétentions. Lorsqu'ils reviendront avec les données, nous aurons une meilleure idée.

Pour ce qui est d'ADRC, que ce soit pour les voyageurs ou les entreprises commerciales, vous devez avoir une bonne formation. Laissez-moi vous donner un exemple du côté commercial. Pendant 100 ans, ADRC a travaillé au cas par cas, une transaction à la fois. Un camion s'amène, vous ouvrez, vérifiez son contenu, percevez la taxe et le camion repart. Nous avons maintenant abandonné cette façon de faire pour adopter l'approche de l'inspection, ce qui signifie que vous savez qu'un camion s'en vient, vous le laissez donc passer, vous dédouane le chargement et ensuite, vous faites une inspection post-dédouanement. Il s'agit d'un système très différent de celui auquel vous étiez habitué. Il vous faut des personnes formées pour appliquer ce nouveau système. Où est la formation pour cela? C'est une bonne idée. Vous faites de la gestion du risque et nous en sommes très heureux, mais il reste qu'il faut montrer aux gens la nouvelle façon de faire.

Les méthodes de travail n'ont pas été adaptées aux nouveaux outils. C'est la même chose pour l'immigration. Tout à coup, des problèmes surgissent de toutes parts avec la nouvelle technologie. Mais où sont les gens qui reçoivent une formation? À cause de l'avalanche de personnes qui viennent au pays, on embauche du personnel temporaire dans les portes d'entrée à l'étranger et, à la frontière, on embauche des étudiants. La formation devient un élément important de ce travail. Les réponses que nous avons obtenues n'étaient pas satisfaisantes.

Le sénateur Meighen: La réponse que vous avez reçue, c'est: «Oui, nous sommes conscients de l'importance de la formation, mais nous sommes désolés de n'avoir pu progresser davantage.» Vous a-t-on dit pourquoi? Vous a-t-on dit que c'était à cause d'un manque d'argent ou de la difficulté à recruter du personnel compétent? Vous a-t-on donné une raison?

M. Minto: Les raisons données à l'origine s'appliquent toujours. Par exemple, les douanes fonctionnent 24 heures par jour, sept jours par semaine. Si vous envoyez des gens en formation, cela se répercute sur vos activités parce que les ressources sont limitées. Tout le monde dit que la formation est importante et qu'ils travaillent sur cette question. Cependant, travailler sur cette question et obtenir des résultats, ce sont deux choses différentes. Nous vous tiendrons au courant lorsque nous aurons terminé notre vérification.

Le sénateur Meighen: J'attends des nouvelles avec impatience.

Le sénateur Wiebe: Les deux derniers rapports d'avril 2000 portaient sur la formation. À la page 3 de votre mémoire, vous dites: «Nous faisons le suivi de toutes nos recommandations un an plus tard en demandant aux ministères et aux organismes de nous dire ce qu'ils ont accompli.» Dans le

Immigration Canada are concerned, does that mean that you followed up once in 2001 and again in 2002 and have received the same reply in both years, or do you just follow up once?

Mr. Minto: In the first instance, we request written representations and ask, “Where are you in implementing the recommendations?” We received them without validation. We are now in the process of going back to do validation work. We want a progress report in the first year. They also must report back to the House on the progress in implementing recommendations. This was part of that process. At that time, we would not have done any validation; we are doing that now.

Senator Wiebe: If you do not get satisfactory answers, do you have another way to put some clout behind your request for action?

Ms. Fraser: When we do follow-ups, we would not normally report on them when we have been given information on progress by departments. It is only when we go in and perform our own validation, in many cases a re-audit, that would we report to Parliament publicly on the progress or lack of it.

Senator Forrestall: Because we are concerned about security, money is very important in this. There are other associated risks with the independence that the airports have. One you cite as being “offshore risk.” That is a little vague to me, but I think I can understand what an airport might want to do by way of subsidiaries and countries. Your paragraph 123 states that:

Transport Canada does not know whether the authorities have guaranteed loans from other lenders to subsidiaries.

Any such guarantees would create contingent liabilities for the airport authorities that, in turn, would translate into costs for the Crown or deny monies for security purposes. The Department recently obtained limited and unaudited financial information on subsidiaries that suggested in 1997 they generated a total of about \$16.3 million in revenues, had assets of \$25.7 million and posted a net loss of \$53,000.

That is not very much — pretty darn good.

In your last sentence you mention they had received \$17 million in interest-free loans from parent airport authorities. Can you expand on that a little?

Ms. Fraser: Certain airport authorities set up subsidiaries that were helping consulting or helping developing countries establish airports. They were helping develop these airports in foreign

cas de l’Agence des douanes et du revenu du Canada et de Citoyenneté et Immigration Canada, est-ce que cela signifie que vous avez fait le suivi une fois en 2001, et une autre fois en 2002, et que vous avez reçu la même réponse les deux années, ou avez-vous fait le suivi une seule fois?

M. Minto: Dans le premier cas, nous demandons à l’organisme qu’il réponde par écrit à la question: «Où en êtes-vous dans la mise en oeuvre des recommandations?» Nous recevons les réponses sans faire de validation. Nous en sommes maintenant à l’étape du processus où nous retournons sur place pour faire le travail de validation. Nous voulons un rapport d’activité au cours de la première année. L’organisme doit également faire rapport à la Chambre des progrès réalisés dans la mise en oeuvre des recommandations. Cela fait partie du processus. À ce moment-là, nous n’aurions pas fait de validation; nous la faisons maintenant.

Le sénateur Wiebe: Si vous n’obtenez pas encore de réponses satisfaisantes, avez-vous un autre moyen de mettre du mordant dans votre demande?

Mme Fraser: Lorsque nous faisons les suivis, normalement, nous ne faisons pas rapport sur ces questions lorsque nous avons reçu de l’information sur les progrès réalisés par les ministères. C’est uniquement lorsque nous retournons faire notre propre validation, — et dans nombre de cas, il s’agit d’une nouvelle vérification — que nous faisons rapport au Parlement publiquement sur les progrès ou sur l’absence de progrès.

Le sénateur Forrestall: Parce qu’il est question de sécurité, l’argent joue un rôle très important. Il y a d’autres risques associés à l’indépendance dont jouissent les aéroports. Vous avez parlé, entre autres, de «risques liés à l’étranger». C’est une notion un peu vague pour moi, mais je pense que je peux comprendre ce que pourrait bien vouloir faire une administration aéroportuaire avec des filiales et des pays. On peut lire ce qui suit dans le paragraphe 123 de votre rapport:

Transports Canada ne sait pas si les administrations ont garanti les prêts consentis aux filiales par d’autres parties.

De telles garanties créeraient un passif éventuel pour les administrations aéroportuaires, lequel pourrait entraîner à son tour des coûts pour l’État. Le ministère a obtenu récemment des données financières restreintes et non vérifiées sur les filiales, qui laissent supposer que ces dernières ont généré, en 1997, des revenus totaux d’environ 16,3 millions de dollars, qu’elles possédaient un actif de 25,7 millions de dollars et qu’elles affichaient une perte nette de 53 000 \$.

Ce n’est pas beaucoup — c’est très très bien.

Dans votre dernière phrase, vous dites qu’elles avaient également reçu à peu près 17 millions de dollars sous forme de prêts sans intérêt de la part des administrations aéroportuaires mères. Pouvez-vous élaborer davantage sur cette question?

Mme Fraser: Certaines administrations aéroportuaires ont créé des filiales qui faisaient du travail de consultation ou qui aidaient les pays en voie de développement à implanter des aéroports. Elles

countries — if you will, selling their expertise. There is nothing intrinsically wrong with that as long as it is being managed properly and is not putting the airport authority at risk.

However, when I see \$17 million in loans, my antennae go up. The issue that we raised there was that Transport Canada was not monitoring this, nor were they aware of what was going on.

Senator Forestall: That was five fiscal years ago. Do you know if that situation has changed?

Ms. Fraser: I do not have current numbers. However, I know there was one airport authority that did have difficulties with one subsidiary that it had set up in Eastern Europe. It was reported in the newspapers and the media. I do not know what the financial consequences of that were. At least one of the airport authorities had some issues.

The Chairman: An airport authority had a subsidiary in Eastern Europe?

Ms. Fraser: Yes. It had a subsidiary that was assisting in setting up an airport in Hungary.

Senator Forestall: It is a widespread practice for these airports to set up their own wholly owned subsidiaries, move them out of the airport and change the whole game. Am I correct?

Mr. Minto: Senator, at the time we did the audit, a number of airport authorities had done this. We had two concerns. For example, if you are building an airport in Hungary and there are huge losses for some reason — the government nationalized that airport — then where do we recover this money, from the airport improvement fees or the Canadian taxpayer? Who pays for that? What does this do to the viability of your own airport authority? That was one issue. Transport Canada could not answer that. We are not saying there was a threat, because we have not seen the information. We went to Transport Canada and said, "Have you looked at that?" They had not.

The other issue was what happens when you transfer profitable parts of the airport into these subsidiaries, which then do not become part of your equation for recovering fees and paying rent? Then the owner is losing money, because somebody else is making it. Transport Canada did not know much about that. Transport Canada assured us that they were going to get on to it. Transport Canada was really concerned once they found out that this was happening.

I have no detailed information about what Transport Canada has done. However, I know from discussions, and also from when they came to the Public Accounts Committee, that they said they were very concerned.

aidaient à implanter ces aéroports dans des pays étrangers — si vous voulez, elles vendaient leur expertise. Fondamentalement, il n'y a rien de mal à cela tant et aussi longtemps que cette activité est gérée de manière appropriée et qu'elle ne met pas en péril la situation de l'administration aéroportuaire.

Cependant, lorsque je vois des prêts de 17 millions de dollars, mes antennes se dressent. La question que nous soulevons ici, c'est que Transports Canada ne surveillait ces activités et que ce ministère ignorait ce qui se passait.

Le sénateur Forrestall: C'était il y a cinq années financières. Savez-vous si la situation a changé?

Mme Fraser: Je n'ai pas les chiffres actuels. Toutefois, je sais qu'il y avait une administration aéroportuaire qui éprouvait certaines difficultés avec une filiale qu'elle avait créée en Europe de l'Est. L'affaire a été reprise dans les journaux et les médias d'information. J'ignore quelles ont été les conséquences financières. Au moins une des administrations aéroportuaires a eu des problèmes.

Le président: Une administration aéroportuaire avait une filiale en Europe de l'Est?

Mme Fraser: Oui. C'était une filiale qui travaillait à l'implantation d'un aéroport en Hongrie.

Le sénateur Forrestall: C'est une pratique répandue de voir ces aéroports créer des filiales en propriété exclusive, de les sortir de l'aéroport et, ainsi, changer toute la donne. Ai-je raison?

M. Minto: Sénateur, au moment de notre vérification, un certain nombre d'administrations aéroportuaires l'avaient fait. Nous avions deux préoccupations. Par exemple, si vous êtes en train de bâtir un aéroport en Hongrie et que pour une raison quelconque — le gouvernement a nationalisé cet aéroport — vous faites des pertes énormes, vous devez alors récupérer cet argent soit par l'intermédiaire des frais d'améliorations aéroportuaires soit de l'argent des contribuables canadiens? Qui paie la note? Quels sont les effets de cette pratique sur la viabilité de notre propre administration aéroportuaire? C'est une de nos préoccupations. Transports Canada n'avait pas de réponse. Nous ne disons pas qu'il y avait un danger, parce que nous n'avons pas vu l'information. Nous avons frappé à la porte de Transports Canada pour savoir si le ministère avait examiné cette situation et ce n'était pas le cas.

L'autre question qui nous préoccupait, c'était: qu'arrive-t-il lorsque vous transférez les éléments rentables d'un aéroport à vos filiales qui, par la suite, ne font plus partie de votre équation pour le recouvrement des frais ou le paiement du loyer? Alors, le propriétaire perd de l'argent parce que quelqu'un d'autre en fait. Transports Canada ne savait pas grand-chose à cet égard et nous a assuré qu'il y verrait. Ce ministère était vraiment préoccupé lorsqu'il a appris ce qui se passait.

Je n'ai pas d'information détaillée sur les mesures prises par Transports Canada. Toutefois, je sais, d'après des discussions que nous avons eues et d'après la comparution de ce ministère devant le Comité des comptes publics, que ce ministère s'est dit très préoccupé de cette situation.

Senator Wiebe: Are you going to follow up on that as well?

Mr. Minto: We intend to follow up on the whole chapter. We will talk to Transport Canada again and say, "As the landlords and the people who have to maintain the integrity of the airport system, what have you done about it?"

The Chairman: Ms. Fraser, on behalf of the committee, I would like to thank you and your colleagues very much for appearing before us. We always look forward to your testimony. You have not disappointed us tonight. You are very helpful to this committee, and we are grateful to you. We look forward to seeing you again soon.

Ms. Fraser: Thank you very much.

The Chairman: Our next witnesses are from the Canadian Union of Public Employees, CUPE, which represents flight attendants. I would like to welcome Mr. Richard Balnis and Ms. France Pelletier.

(Richard Balnis, sworn)

(France Pelletier, sworn)

Mr. Richard Balnis, Senior Research Officer, Canadian Union of Public Employees: I work for the Canadian Union of Public Employees. I have been doing their research work since the airline division joined CUPE in 1986. I have represented our airline division before Parliament and various regulatory bodies within Transport Canada. I have done so at the direction of our elected leadership within the airline division.

Ms. France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, Canadian Union of Public Employees: I am a flight attendant and have been since March 1972. In addition to that, I have represented flight attendants before Transport Canada, Human Resources Development Canada and different regulatory bodies in all sorts of matters that affect flight attendants.

Mr. Balnis: This is France's first appearance before a Senate committee, so she is a little nervous, but I said members would be nice to her.

We have some remarks that have been distributed. I will summarize them quickly and leave as much time as we can for your questions.

Thank you for the opportunity to appear before you tonight. For those who do not know, the Canadian Union of Public Employees, CUPE, is Canada's largest union, representing 500,000 workers. The airline division became part of CUPE in 1986, and we represent about 10,000 flight attendants across Canada at Air Canada; Air Transat; Calm Air; Cathay Pacific, based in Vancouver; and First Air. We have had a history of representing our members before various parliamentary bodies.

Le sénateur Wiebe: Allez-vous faire également le suivi de cette question?

M. Minto: Nous avons l'intention de faire le suivi de tout ce qui est inclus dans ce chapitre. Nous allons parler de nouveau à Transports Canada pour dire: «En tant que propriétaire et organisme chargé du maintien de l'intégrité de notre système aéroportuaire, qu'avez-vous fait à cet égard?»

Le président: Madame Fraser, au nom du comité, je voudrais vous remercier, vous et vos collègues, pour être comparus devant nous. Nous sommes toujours impatients d'entendre votre témoignage, et nous n'avons pas été déçus ce soir. Votre participation est très utile aux travaux de notre comité et nous vous en sommes reconnaissants. Au plaisir de vous revoir prochainement.

Mme Fraser: Merci beaucoup.

Le président: Nos prochains témoins nous viennent du Syndicat canadien de la fonction publique, SCFP, syndicat qui représente les agents de bord. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Richard Balnis et à Mme France Pelletier.

(Richard Balnis, assermenté)

(France Pelletier, assermentée)

M. Richard Balnis, attaché de recherche principal, Syndicat canadien de la fonction publique: Je travaille pour le Syndicat canadien de la fonction publique. Je fais de la recherche pour cet organisme depuis que la Division du transport aérien s'est jointe au SCFP en 1986. J'ai représenté notre Division du transport aérien devant le Parlement et divers organismes de réglementation de Transports Canada. Je l'ai fait à la demande de la direction élue de la Division du transport aérien.

Mme France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, Syndicat canadien de la fonction publique: Je suis agente de bord depuis 1972. De plus, j'ai représenté les agents de bord devant des ministères tels Transports Canada, Développement des ressources humaines Canada et différents organismes de réglementation pour toutes sortes de questions qui touchent les agents de bord.

M. Balnis: C'est la première fois que France comparaît devant un comité sénatorial, elle est donc un peu nerveuse, mais je lui ai dit que les membres du comité seraient gentils avec elle.

Nous avons fait distribuer quelques-unes de nos observations. Je vais les résumer rapidement afin de laisser le plus de temps possible pour vos questions.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître devant vous ce soir. Pour ceux qui ne le savent pas, le Syndicat canadien de la fonction publique, ou SCFP, est le plus grand syndicat du Canada. Il représente 500 000 travailleurs. La Division du transport aérien s'est jointe au SCFP en 1986. Nous représentons environ 10 000 agents de bord répartis d'un bout à l'autre du Canada et qui sont au d'Air Canada, d'Air Transat, de Calm Air, de Cathay Pacific, à Vancouver, ou de First Air. Nous avons représenté nos membres à maintes reprises devant des organes parlementaires.

Some senators may recall that in 1995, we provided you with a video on a Transport Canada initiative to reduce the number of flight attendants. With the help of senators, we were able to turn back that initiative. We now appear on the question of aviation security.

We have provided the committee with our 54-point security agenda. As you can see on page 4 of our remarks, it is designed to strengthen our lines of defence on the ground and on the aircraft. As you can see in those six points, we hope that we are able to strengthen measures to prevent non-authorized access to the sterile area and control who can enter, what can reach the aircraft, what can travel with the aircraft, how we can better deal with onboard security situations and, most importantly, provide better training.

We have also provided the committee and its staff with reports of two working groups convened by Transport Canada since November 2001, one of which reported in March 2002 and the other in June, on various aspects of improving security. Those working groups made unanimous recommendations in 47 different areas, but many of the recommendations directly affecting flight attendants, such as better training and how to deal with sky marshals on aircraft, have not been implemented.

Other improved security measures, such as dealing with chemical or biological attacks, are months, or even years, away from being put in place. Many areas have not even been discussed yet, as you will see from recommendation 21 of that working group report where we list an inventory of issues yet to be discussed.

As you can see on page 7 of our remarks, we asked the question: "Is security better a year later?" On security issues affecting flight attendants, the answer is no, or at least, "not yet." There are six areas where we would like to bring you up to date on developments. The first is flight attendant training. Flight attendant training procedures on how to deal with the new breed of suicide terrorists are outdated. Our procedures and training are still based on the hijacking scenarios of the 1970s: try to negotiate, offer liquids to drink.

The need for better training is reflected in recommendation 24 of one of the working groups. The proposal was to update the standards for flight attendants to deal with problems in an integrated fashion, from unruly passengers up to violent suicide terrorists, but those standards have yet to be drafted by Transport Canada. We have also, as you will see in that recommendation, called for training in basic self-defence techniques for flight attendants.

Certains sénateurs se rappellent peut-être qu'en 1995, nous vous avons montré une vidéo sur une initiative de Transports Canada visant à réduire le nombre d'agents de bord. Grâce à l'aide des sénateurs, nous avons réussi à faire avorter cette initiative. Nous comparaissons maintenant au sujet de la sûreté du transport aérien.

Nous vous avons remis notre plan de sécurité, qui porte en 54 points. Comme vous pouvez le voir à la page 4 de nos commentaires, ce plan vise à renforcer nos lignes de défense à terre et dans l'avion. Comme le montrent les six points, nous espérons renforcer les mesures mises en place pour prévenir l'accès non autorisé à la zone stérile, assurer un meilleur contrôle des personnes qui peuvent entrer dans cette zone ou dans l'appareil et de ce que peut transporter l'appareil, améliorer notre capacité de réagir aux situations dangereuses à bord et, chose plus importante encore, améliorer la formation.

Nous avons aussi remis au comité et à son personnel les rapports de deux groupes de travail établis par Transports Canada depuis novembre 2001, pour examiner différents moyens d'améliorer la sécurité. L'un des deux a déposé son rapport en mars 2002 et l'autre, en juin. Ces groupes de travail ont présenté des recommandations unanimes sur 47 points différents, mais bon nombre de celles qui touchent directement les agents de bord, comme l'amélioration de la formation et les relations avec les agents de sécurité aérienne armés présents dans les aéronefs, n'ont toujours pas été appliquées.

D'autres mesures d'amélioration de la sécurité, notamment pour gérer les attaques chimiques ou biologiques, ne seront pas mises en place avant de nombreux mois, voire de nombreuses années. Bon nombre de questions n'ont toujours pas été examinées comme le précise la recommandation 21 du rapport du groupe de travail, qui dresse une liste de questions qu'il reste à discuter.

Comme vous pouvez le voir à la page 7 de nos commentaires, nous posons la question suivante: «La sécurité est-elle meilleure un an plus tard?» Pour les questions de sécurité touchant les agents de bord, la réponse est non ou du moins, pas encore. Il y a six éléments sur lesquels nous aimerions vous mettre au jour. Le premier porte sur la formation des agents de bord. Les méthodes de formation des agents de bord sur la façon de gérer le nouveau type d'attentat-suicide des terroristes sont dépassées. Nos procédures et notre formation se fondent toujours sur des scénarios de détournement d'avion des années 70: essayer de négocier, offrir des boissons, et cetera.

La nécessité d'améliorer la formation fait l'objet de la recommandation 24 de l'un des groupes de travail. La proposition consiste à mettre à jour les comportements recommandés aux agents de bord pour gérer les problèmes de façon intégrée, qu'il s'agisse de passagers indisciplinés ou de terroristes suicidaires violents, mais Transports Canada n'a toujours pas établi les normes voulues. Nous demandons aussi, comme en témoigne cette recommandation, que de la formation de base sur les techniques d'autodéfense soit dispensée aux agents de bord.

Sadly, the development of these new training standards has been delayed because of an internal turf war between Transport Canada, civil aviation and Transport Canada security. We understand an internal Transport Canada working group has now been formed, but it is still unknown to us when they will finish their preparatory work. In the meantime, some airlines, and they deserve our commendation and praise, have gone out on a limb and introduced their own improved training programs. However, they run the risk of retraining their flight attendants in the absence of Transport Canada standards.

The second issue is better identification of suspicious passengers. Well, there are better techniques and training that will make all aviation industry workers more aware of suspicious situations and will lead to intervention on the ground, not in the air, when it is too late. This is reflected in recommendation 15 of the Airport Security Working Group. It is hoped that this neighbourhood-watch concept will give all workers, from passenger check-in to onboard the aircraft, with new and basic training procedures to recognize and report suspicious situations in a reasonable and pre-emptive fashion. Unfortunately, the minister's response of November 5, in our view, indicates that he has missed the point. We believe this glaring loophole of untrained and unprepared staff will remain.

We endorse the introduction of armed federal air marshals on all our flights. Transport Canada has introduced the Canadian Air Carrier Protection Program, CACPP. Unfortunately, the development of that new program has been slow and/or has excluded CUPE and its members. As we emphasize on page 11 of our remarks, this can produce dangerous situations. For example, not all flight attendants on any particular flight are guaranteed of knowing whether an armed RCMP officer is onboard their aircraft. In our view, such lack of knowledge could lead to confusion and unwitting interference with the sky marshals in the performance of their duties in the event of a terrorist attack.

The development of Transport Canada training standards for cabin crew is six months behind schedule. Most importantly, the RCMP's desire for secrecy is out of line with similar programs in the United States, Israel, Austria and elsewhere, where all operating crewmembers have knowledge of the onboard presence of sky marshals and participate in joint pre-flight briefings. In our view, our CACPP must become more like the international standard.

Recommendation 11 of the Aircraft Security Operations Working Group calls for the development of a strategy to deal with chemical and biological attacks. In Appendix E of that report, we outline what that strategy would involve. In June, the minister acknowledged that this is a very important issue. In November, his department is still saying that they are working on a strategy to approach this recommendation, which, in our view, is far too slow in dealing with this emerging and real threat.

Malheureusement, l'élaboration des nouvelles normes de formation a été reportée en raison d'une guerre intestine entre la Direction de l'aviation civile et la Direction de la sécurité de Transports Canada. Il semble qu'un groupe de travail interne ait été formé à Transports Canada, mais nous n'avons toujours pas été informés du moment où il terminera son travail préparatoire. Entre-temps, certains transporteurs aériens, qui méritent notre admiration et nos éloges, ont pris le risque de mettre en place leurs propres programmes de formation améliorés. Cependant, ils courent le risque d'avoir à reformer leurs agents de bord lorsque Transports Canada aura établi ses normes.

Le second élément consiste à améliorer l'identification des passagers suspects. Des techniques améliorées et de la formation rendront les travailleurs de l'industrie et du transport aérien plus conscient des situations suspectes et favoriseront les interventions à terre et non dans les airs, lorsqu'il est trop tard. C'est l'objet de la recommandation 15 du Groupe de travail sur la sûreté des aéroports. On espère que ce concept de surveillance de quartier permettra d'enseigner de nouvelles techniques de base à tous les travailleurs, de ceux qui travaillent à l'enregistrement des passagers à ceux qui sont à bord de l'aéronef, pour reconnaître et signaler les situations suspectes à l'avance et de façon raisonnable. Malheureusement, la réponse qu'a donnée le ministre le 5 novembre indique, à notre avis, qu'il n'a pas bien saisi. Nous craignons que le problème flagrant du personnel non qualifié et non préparé se perpétue.

Nous sommes en faveur de l'introduction d'agents fédéraux armés à bord de tous nos vols. Transports Canada a lancé le Programme canadien de protection des transporteurs aériens, le PCPTA. Malheureusement, le processus d'élaboration de ce programme est lent, et ni le SCFP ni ses membres n'ont été invités à y participer. Comme nous le soulignons à la page 11 de nos commentaires, cela pourrait créer des situations dangereuses. En effet, il n'est pas garanti que tous les agents de bord affectés à un vol sont au courant qu'il y a un agent de la GRC armé à bord de l'avion. À notre avis, ce manque d'information pourrait créer de la confusion et faire interférence involontaire avec le travail des agents de sécurité aérienne dans l'exercice de leurs fonctions si une attaque terroriste survenait.

De plus, Transports Canada a déjà six mois de retard pour l'établissement de normes visant le personnel de cabine. Pire encore, la volonté de la GRC que ses agents de sécurité demeurent anonymes est contraire aux programmes semblables mis en place aux États-Unis, en Israël, en Autriche et ailleurs, où tous les membres de l'équipage savent qu'il y a un agent de sécurité aérienne à bord de l'avion et participent à des séances d'information conjointes avant le vol. À notre avis, le PCPTA devrait se rapprocher davantage de la norme internationale.

La recommandation n° 11 du Groupe de travail sur la sûreté des aéronefs souligne la nécessité d'élaborer une stratégie de réaction aux attaques chimiques et biologiques. À l'annexe E de ce rapport, nous précisons ce que cette stratégie comprendrait. En juin dernier, le ministre a reconnu que c'était très important. En novembre, son ministère continue d'affirmer qu'il travaille à concevoir la stratégie recommandée, ce qui nous semble beaucoup trop lent pour parer à cette nouvelle menace bien réelle.

On the question of airport screening of security-cleared employees, I am sure you have heard about that from other witnesses. Our belief is there should be security screening of all passengers, pilots, flight attendants and other personnel who may have access airside or to the aircraft. On November 5, 2002 it appears that the minister assigned this issue to the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, but it looks like they will only do random screening, which is actually no more than the current status quo. We await further details, but this action appears to fall short of what is required.

On the question of improved security passes for employees, you can see on page 14 that the current system is a patchwork. It uses low technology, is of varying security quality, and lacks consistency. We have a number of suggestions that you can read in our remarks. The airports have resisted this initiative, believing only they can control access to the lands and buildings leased to them by the federal government. It appears that this issue has now been referred to CATSA. We are hopeful that, on this matter, the devil being in the details, we will be able to reach some of our objectives.

Finally, Transport Canada is very fond of saying that Canada has one of the safest and most secure air transportation systems in the world but, as we have tried to show in our submission, far more needs to be done faster to ensure an adequate level of aviation security. In our view, we and our passengers deserve no less.

We are open to your questions. We will try to answer them to the best of our ability. If you have any specific questions on the details of how flight attendants operate, I think I will defer mostly to Ms. Pelletier, who has spent 30 years on those aircraft, and I will offer my perspective on some of the government issues.

Senator Forrestall: In June 1999, I chaired the committee that you appeared before with respect to some of these matters. Is it at all possible, and would it be okay in your view, to have the agents who give us our tickets and check our luggage stop saying "Did you pack this bag yourself?" and "Has it been out of your sight?" For one year, agents have conducted their own survey. On no occasion has someone said "no" to the first question and "yes" to the second. I said that I would ask because I agree with it. I am fed up with answering it. I would not get my wife out of bed at five o'clock in the morning to pack my bag for all the tea in China. Is that a matter of security, in your minds?

Mr. Balnis: Yes, because as I understand it, that rule was introduced to catch the unwitting, inadvertent person who may have had something planted on them. It is not for you, senator, who diligently packs your bag, or for us, who diligently pack ours. I believe it was introduced because someone unwittingly carried something on the aircraft and did say, "Yes, it was out of my

Je suis convaincu que vous avez déjà entendu d'autres témoins vous parler de la vérification, dans les aéroports, des employés ayant une autorisation de sécurité. Nous croyons que tous les passagers, les pilotes, les agents de bord et le reste du personnel ayant accès au côté piste ou à l'aéronef devraient faire l'objet d'un contrôle. Le 5 novembre 2002, il semble que le ministre a confié le dossier à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, mais apparemment, les vérifications ne sont faites que de façon aléatoire, ce qui ne change en rien la situation actuelle. Nous attendons d'obtenir de plus amples détails, mais cette mesure semble bien insuffisante.

Pour ce qui est d'améliorer les laissez-passer de sécurité des employés, vous pouvez constater à la page 14 que notre système actuel est très disparate. La technologie utilisée est déficiente, la qualité de la sécurité est variable et le système manque de rigueur. Nous faisons un certain nombre de suggestions que vous pouvez lire dans nos remarques. Les aéroports résistent à cette initiative, parce qu'ils croient ne pouvoir contrôler l'accès qu'aux terres et aux édifices que le gouvernement fédéral leur loue. Il semble que la question a été confiée à l'ACSTA. Nous espérons que comme ce sont des détails qui posent problème, nous serons en mesure d'atteindre une partie de nos objectifs.

Pour terminer, Transports Canada aime bien affirmer que le Canada dispose de l'un des systèmes de transport aérien les plus sûrs au monde, mais nous tentons de montrer dans notre mémoire que beaucoup de choses pourraient être faites plus rapidement pour assurer la sécurité du transport aérien. Nous estimons que nous et nos passagers ne méritons rien de moins.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions. Nous allons le faire au meilleur de nos connaissances. Si vous avez des questions précises sur la façon dont les agents de bord travaillent, je pense que je vais laisser Mme Pelletier, qui a passé 30 ans dans les avions, vous répondre et je vais vous donner mon point de vue sur quelques enjeux du gouvernement.

Le sénateur Forrestall: En juin 1999, j'étais président du comité devant lequel vous avez comparu pour parler de certains de ces problèmes. Serait-ce possible et envisageable selon vous, que les employés qui nous donnent nos billets et enregistrent nos bagages cessent de nous demander si nous les avons faits nous-mêmes et s'ils sont restés sans surveillance. Ces employés ont mené leur propre sondage pendant un an. Il n'est jamais arrivé que quelqu'un réponde «non» à la première question et «oui» à la deuxième. J'ai dit que j'allais vous le demander, parce que je suis d'accord avec cela. J'en ai marre de répondre à ces questions. Je ne réveillerais jamais mon épouse à cinq heures du matin pour lui demander de faire mes bagages. Est-ce une question de sécurité pour vous?

M. Balnis: Oui, si je ne trompe pas, cette règle a été mise en place afin de repérer les personnes insouciantes qui pourraient transporter quelque chose de façon involontaire. Ce n'est pas pour vous, sénateur, qui faites attentivement vos bagages, ou pour nous, qui faisons les nôtres, qu'elle a été établie. Je crois qu'elle l'a été parce qu'il est déjà arrivé que quelqu'un transportant quelque

sight," and that led to further questioning. In our view, those three questions actually need to be expanded to recognize passengers who may potentially be a problem.

Mr. Balnis: Rather than the simple — just in talking of our members — very knee-jerk response that if person is of a certain origin, he or she is suspicious, we believe there should be training to examine passengers who may be potential risks to alert people down the line.

We believe the three questions serve a purpose and we should actually be expanding that point of contact.

Senator Forrestall: Do you agree with that?

Ms. France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, Canadian Union of Public Employees: I agree. I believe that it is all very well to ask those three questions, but if the people asking are not trained to be able to pick up on something —

Senator Forrestall: They are not, really. There is no question about that.

I wanted to deal with training. Since September 11, have you noticed any difference in the training emphasis being placed by Air Canada or a Canadian airline, by the Department of Transport or any other agency, on protocols, as you might describe them, for biological or chemical attacks? Have you had any training in this regard? Has there been any system of lectures, either for new entrants into your profession or for the more senior people?

Ms. Pelletier: Absolutely none.

Senator Forrestall: Not even the most senior people onboard major flights?

Ms. Pelletier: Absolutely none. It was only after my insistence that one carrier implemented some sort of procedure in our flight attendant manual. Our flight attendant manual contains basically all of our standard operating procedures. It was after my insistence that we were able to get some sort of procedure written in as to what to do if we see some unknown substance onboard an aircraft. However, we have absolutely no training and there has been no developments in that area whatsoever from Transport Canada either.

Senator Forrestall: How much extra time would it take, for example, to give you the training that you feel is required at either the entry level or by way of refreshers? Is it a significant amount of time?

Ms. Pelletier: I cannot answer that question, because I have not looked in depth at any training programs that are out there. From what I have seen, there has been some training for employees at Canada Post. I really would not be able to answer that because I

chose de façon involontaire dans l'avion dise «oui, mes bagages sont restés hors de ma vue» et cela a mené à d'autres questions. Selon nous, ces trois questions doivent être élaborées davantage pour nous aider à reconnaître les passagers qui pourraient poser problème.

Plutôt que de répondre simplement et de façon très instinctive — ne serait-ce qu'à nos membres — que si une personne est d'une certaine origine, elle est suspecte, nous croyons qu'il doit y avoir de la formation sur la façon de repérer les passagers susceptibles de poser des risques afin d'en aviser le personnel en bout de ligne.

Nous croyons que ces trois questions ont un but et qu'il faudrait en fait approfondir ce point de contact.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous d'accord avec cela?

Mme France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien: Je suis d'accord. Je crois qu'il est très bien de poser ces trois questions, mais si ceux qui les posent ne sont pas formés pour savoir repérer...

Le sénateur Forrestall: Ils ne le sont pas, vraiment. Cela ne fait aucun doute.

Je voulais vous parler de formation. Depuis le 11 septembre, avez-vous remarqué si Air Canada, n'importe quel transporteur aérien canadien, le ministère des Transports ou un autre organisme avait concentré davantage sa formation sur les protocoles, comme vous pourriez les décrire, entourant les attaques biologiques ou chimiques? Avez-vous reçu une quelconque formation à cet égard? Y a-t-il des cours donnés aux recrues ou aux membres plus expérimentés de votre profession?

Mme Pelletier: Absolument aucune.

Le sénateur Forrestall: Pas même pour le personnel le plus expérimenté affecté aux vols importants?

Mme Pelletier: Absolument aucune. Ce n'est qu'après que j'ai insisté qu'un transporteur a conçu une certaine procédure qu'il a incluse dans le manuel des agents de bord. Le manuel de nos agents de bord contient essentiellement toutes les procédures de fonctionnement standard. Ce n'est qu'après que j'ai insisté qu'une certaine procédure a été ajoutée au manuel sur la façon de réagir si l'on remarque une substance inconnue à bord d'un aéronef. Cependant, il n'y a absolument aucune formation à ce propos, et rien du tout n'a avancé en ce sens chez Transports Canada non plus.

Le sénateur Forrestall: Combien de temps supplémentaire vous faudrait-il, par exemple, pour former les recrues ou donner des séances de perfectionnement? Serait-ce beaucoup de temps?

Mme Pelletier: Je ne peux pas répondre à cette question, parce que je n'ai pas étudié en profondeur les programmes de formation déjà en place. D'après ce que j'ai vu, les employés de Postes Canada reçoivent de la formation. Je ne peux vraiment pas

do not know at this time how long the training would be just for that aspect.

Senator Forrestall: Is there a reason why the RCMP does not advise you when there is an armed air marshal onboard?

Ms. Pelletier: From my understanding, it seems to be a question of interpretation by the carriers, how they are interpreting the air carrier security measures, where it is indicated that the pilot may inform the crewmembers. The carriers are saying it is not a need-to-know for the rest of the crew, only those in charge.

Mr. Balnis: Just to amplify that, we have had three directors general of security since September 11, and the second was the one responsible for this regulation. We said, "Listen, you are guaranteeing in the regulation that the pilot knows and the in-charge flight attendant knows; we believe all the crew should know." Unfortunately, the interpretation has been that the in-charge and pilot need not necessarily tell the other operating crewmembers. We were told, "Well, no, our intention was that everyone should know," but we said, "Carriers are not applying it that way."

The only response I have heard from the RCMP is that their sky marshals are on an undercover operation and, therefore, the identity of those officers needs to be protected. We wholeheartedly agree with that. That may be useful in an undercover operation in a bar or a drug situation — but on an aircraft, it is different. We have to work as a team. You cannot just run out of the doors of an aircraft in operation. We have been unsuccessful in convincing the RCMP to be, in our view, more enlightened and allow that to happen. We had a meeting, two weeks ago, with the new director general and the assistant deputy commissioner of the RCMP, and we emphasized that point again, but I fear we have failed to convince them yet again. Our fear, in talking to our leadership, is if someone pops up, begins to draw out a gun, you do not know them and you are walking by, you may just slug them. That is the unwitting interference.

Now, when an officer gets up, we have been assured that we will know full well that it is armed RCMP officer and we will know what to do, but it is that inadvertent prior action that is upsetting to us. We have yet to convince the RCMP. As we understand it, the other jurisdictions, like the U.S., have pre-flight briefings with their sky marshals, with the whole crew. We think that is the better way to go. We have been unsuccessful here in Canada in convincing the RCMP on that.

Ms. Pelletier: We do not even have pre-flight briefings with the whole crew now, without even the sky marshals.

Senator Forrestall: That is dangerous for some of the reason set forth in your paper — as was suggested, something could happen. An inadvertent thing could cause trouble.

répondre à cette question, parce que je n'ai aucune idée du temps qu'il faudrait pour donner de la formation sur cet aspect précis seulement.

Le sénateur Forrestall: N'y a-t-il aucune raison pour laquelle la GRC ne vous avise pas lorsqu'il y a un agent de sécurité armé à bord?

Mme Pelletier: D'après ce que je comprends, cela semble dépendre de la façon dont les transporteurs aériens interprètent les mesures de sécurité qui s'appliquent à eux et qui dictent que le pilote peut en informer l'équipage. Les transporteurs disent que le reste de l'équipage ne doit pas nécessairement le savoir, seulement ceux qui sont en charge de l'avion.

M. Balnis: Pour étoffer un peu, nous avons eu trois directeurs généraux de la sécurité depuis le 11 septembre et le deuxième est celui à qui on doit cette règle. Nous lui avons dit que si le règlement garantissait que le pilote le savait et que le chef de cabine le savait aussi, nous croyions que tout l'équipage devait le savoir. Malheureusement, l'interprétation c'est que le chef de cabine et le pilote n'ont pas nécessairement besoin d'en informer l'équipage. On nous a dit que ce n'était pas l'intention visée, que tout le monde devrait le savoir, et nous avons répondu que les transporteurs ne l'appliquaient pas de cette façon.

La seule réponse que j'ai reçue de la GRC, c'est que les agents de sécurité aérienne mènent des opérations secrètes d'infiltration et c'est pourquoi leur identité doit être préservée. Nous sommes parfaitement d'accord avec ce principe. Cela pourrait très bien s'appliquer à des opérations d'infiltration dans un bar ou dans le milieu de la drogue, mais la situation est différente à bord d'aéronefs. Nous devons travailler en équipe. On ne peut pas s'enfuir d'un avion en vol. Nous n'avons pas réussi à convaincre la GRC de faire en sorte que nous en soyons informés. Nous avons eu une réunion, il y a deux semaines, avec le nouveau directeur général et le sous-commissaire adjoint de la GRC, où nous avons mis l'accent sur ce point encore une fois, mais je crains que nous n'ayons toujours pas réussi à les convaincre. Notre crainte, et c'est ce que nous disons à notre direction, c'est que si quelqu'un surgit soudainement et sort un fusil, qu'on ne connaît pas cette personne et qu'on passe près d'elle, on risque de la frapper. C'est ce qu'on entend par interférence involontaire.

Mais on nous assure que si un agent se lève, nous saurons parfaitement qu'il s'agit d'un agent armé de la GRC et nous saurons quoi faire, mais nous craignons de poser des gestes nuisibles par inadvertance. Il nous faut convaincre la GRC. À ce que nous sachions, dans d'autres pays, dont les États-Unis, l'ensemble de l'équipage participe à des séances d'information avec les agents de sécurité aérienne avant chaque vol. Nous estimons que ce serait la meilleure chose à faire. Nous n'arrivons pas à convaincre la GRC de faire de même au Canada.

Mme Pelletier: Nous n'avons même pas de séance d'information pour tout l'équipage avant les vols, même sans la présence des agents de sécurité aérienne.

Le sénateur Forrestall: Il y a effectivement des dangers, pour les raisons que vous avancez dans votre document. Comme vous le dites, un incident pourrait arriver. Un geste posé par inadvertance pourrait causer du tort.

Ms. Pelletier: That is right.

Senator Forrestall: Do you have any idea of the nature of the equipment that the sky marshals carry?

Ms. Pelletier: We are not told.

Senator Forrestall: You have no idea at all?

Ms. Pelletier: No, sir.

Mr. Balnis: We have been assured they will be deadly and effective and should not damage the aircraft. That is what we have been told. In other words, they will be dead when they hit the ground. It will be over in a matter of seconds. We said, "What do you want us to do? Do you want us to get on the floor and lie flat on the ground? Do you want us to help in any way?" We still do not know that. The assistant deputy commissioner of the RCMP said "Maybe you could be a spotter for us for other terrorists." We need to know that and we need to know what to look for, because I suspect there will be pandemonium in the cabin. We have not even gotten to that detail. We had a meeting in April at which we were promised action. We were promised a training syllabus. We met at the beginning of November, and it is still in draft.

Ms. Pelletier: The concern of the flight attendants is, if I am in the cabin and I am in the process of serving a bar to the passengers, and all of a sudden this person gets up and has a gun, I do not know if that person is an air marshal or a terrorist. I am going to grab that bottle of wine on the trolley and I am going to break it, but I might interfere with that person while they are trying to do something I do not know about. It would be a normal reaction for a flight attendant.

Senator Forrestall: It would be a normal reaction; the defensive part of it, in any event.

Have you had any opportunity to consult with your sister unions in other countries that use air marshals? What have you learned from them?

Ms. Pelletier: They are having pre-flight briefings with the whole crew and the air marshals. The air marshals have identified themselves, so the crew knows what they look like. The air marshals know how many flight attendants are working on that flight and their advice is, "Do not do anything; let us take care of it." They are not asking the flight attendants to get involved when they are engaged in their duties.

Senator Forrestall: Are Canadian aviation companies different from aviation companies in other countries in this respect? In other words, is the use of sky marshals widespread?

Ms. Pelletier: We do not know. We only know that, because of the security regulations, that one of our carriers, the one that has flights to Ronald Reagan, has air marshals, but that is the only one that we are sure about.

Senator Forrestall: Your concern is the plane.

Mme Pelletier: Voilà.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous une quelconque idée de la nature des armes que les agents de sécurité aérienne ont avec eux?

Mme Pelletier: On ne nous dit rien.

Le sénateur Forrestall: Vous n'en avez aucune idée?

Mme Pelletier: Non, monsieur.

M. Balnis: On nous garantit qu'il s'agit d'armes mortelles et efficaces, qui ne devraient pas endommager l'aéronef. C'est ce qu'on nous dit. En d'autres mots, la victime sera morte avant de s'écrouler. Tout se passera en quelques secondes. Nous voulons savoir ce qu'on attend de nous. Devons-nous tous nous coucher par terre? Devons-nous aider les agents d'une quelconque façon? Nous ne le savons toujours pas. Le sous-commissaire adjoint de la GRC nous a dit que nous pourrions peut-être les aider à repérer d'autres terroristes, mais nous devons le savoir et nous devons savoir quoi chercher, parce qu'il risque de régner un désordre indescriptible dans la cabine. Nous n'en sommes même pas à ces détails. Il y a eu une réunion en avril, où on nous a promis des mesures. On nous a promis un programme de formation. Nous nous sommes réunis au début novembre, et tout est encore à l'état d'ébauche.

Mme Pelletier: Certaines situations préoccupent les agents de bord. Par exemple, si un agent est en train de servir un verre à un passager, et que, tout à coup, une personne munie d'une arme se lève, l'agent de bord ne sait pas si cette personne est un policier des airs ou un terroriste. L'agent pourrait très bien prendre une bouteille sur le chariot et frapper la personne, mais il peut s'avérer que la personne en question était en train de faire quelque chose qu'ignorait l'agent. La réaction de l'agent de bord aurait été normale.

Le sénateur Forrestall: Il s'agirait d'une réaction normale; du moins d'une réaction de défense.

Avez-vous eu l'occasion de consulter vos homologues dans d'autres pays qui font appel à des policiers des airs? Que vous ont-ils dit?

Mme Pelletier: Tout l'équipage et les policiers des airs se réunissent avant un vol. Les policiers des airs s'identifient afin que l'équipage sache qui ils sont. Ils savent combien d'agents de bord sont affectés au vol en question et ils leur conseillent de ne pas intervenir, de les laisser faire. Ils demandent aux agents de bord de ne pas intervenir lorsqu'ils sont en service.

Le sénateur Forrestall: Existe-t-il des différences entre les compagnies aériennes canadiennes et celles d'autres pays à ce sujet? Autrement dit, est-ce que le recours aux services de policiers des airs est répandu?

Mme Pelletier: Nous ne savons pas. Nous savons seulement que, en raison de la réglementation en matière de sécurité, un de nos transporteurs qui dessert l'aéroport Ronald Reagan a recours à des policiers des airs, mais nous ne savons pas en ce qui concerne les autres transporteurs.

Le sénateur Forrestall: C'est l'avion qui vous préoccupe.

Ms. Pelletier: That is correct.

Senator Forrestall: In the old days, we built fences around airports so people would not walk into propellers and hurt themselves. Today we protect the plane, not the person. We build walls around them. Are we able to do this? Are we able to provide those of you who fly professionally with an airplane that satisfies you as being safe and able to make a flight uninterrupted? Is it possible for us to achieve a clean airplane? If so, how would you do it?

Ms. Pelletier: That is a very good question that touches us very closely. We believe a lot more can be done. I cannot speak for all the flight attendants, but I think I can speak for most of them. We do not feel that we are 100 per cent secure. We feel that more can be done. I guess there are a lot of little things that can be done. For example, just the other day, a crew got onboard the aircraft and there was a box of cutters, box cutters, on one of the seats. This was just recently. We still do not know how that thing, how that box, got on board, but we are of the mind that the people who have access to that aircraft, whether it is the caterers that get on to the premises of the airport, that get on to the aircraft, that anybody who gets access to that aircraft is checked. What we are seeing also onboard the aircraft is that the flight attendants are being asked to do checks for bombs and other things when we are not trained. We do not even know what they look like.

Senator Forrestall: Is this happening in Canada?

Ms. Pelletier: Yes. Yes, it is part of our duties.

Senator Forrestall: How would you go about that?

Ms. Pelletier: We are required to check every single galley unit, the trolleys, the aircraft, but we have absolutely no training. We do not know what a bomb looks like or what could be a weapon. There is a lot more that could be done.

Senator Banks: You may have read our report. I suspect that you know we share many of your concerns and have already talked about them. Senator Meighen and I were just talking about the fact that the most feared words in response to the question of what various governments are doing are "We are working on it." Those are frightening words. Have you seen any evidence of the \$12 security fee being spent anywhere? I guess I am asking the same question as earlier, which is whether you have seen any improvement in security since September 11.

Ms. Pelletier: Some, like an increase in police and security personnel.

Senator Banks: On the airside, or at the entrance where we are all checked to enter the secure area?

Mme Pelletier: C'est exact.

Le sénateur Forrestall: Jadis, on clôturait les aéroports afin d'éviter que les gens se prennent dans les hélices et se blessent. Aujourd'hui, nous protégeons les avions, mais pas les gens. Sommes-nous en mesure de les protéger? Pouvons-nous fournir à ceux d'entre vous qui travaillent à bord des avions des appareils qui soient sécuritaires à vos yeux et capables d'effectuer un vol jusqu'à destination? Est-ce possible? Le cas échéant, comment y arriver?

Mme Pelletier: Il s'agit d'une excellente question qui nous touche de très près. Nous estimons qu'il y a encore beaucoup à faire. Je ne peux parler au nom de tous les agents de bord, mais je crois que je peux parler pour la plupart d'entre eux. Nous ne nous sentons pas entièrement en sécurité. Nous pensons que d'autres mesures peuvent être prises. Je crois que beaucoup de petites choses peuvent être faites. Par exemple, l'autre jour, les membres d'un équipage sont montés à bord d'un avion où une boîte contenant des couteaux polyvalents était posée sur un des sièges. Cela s'est produit tout récemment. Nous ne savons toujours pas comment cette boîte s'est retrouvée à bord, mais nous pensons que les personnes qui ont accès aux avions, notamment les traiteurs, doivent faire l'objet d'une vérification. Par ailleurs, on demande aux agents de bord d'examiner l'appareil à la recherche de bombes ou d'autres objets du genre alors qu'ils ne sont pas formés pour effectuer de telles vérifications. Nous ne savons même pas à quoi ressemble une bombe.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela se produit au Canada?

Mme Pelletier: Oui. Cela fait partie de nos fonctions.

Le sénateur Forrestall: Comment procédez-vous?

Mme Pelletier: Nous devons vérifier chaque compartiment de l'office, les chariots et l'avion au complet, mais nous n'avons absolument pas été formés pour effectuer ce genre de tâche. Nous ne savons pas à quoi ressemble une bombe ou ce qui pourrait constituer une arme. Bien plus pourrait être fait.

Le sénateur Banks: Vous avez peut-être lu notre rapport. Je présume que vous savez que nous partageons bon nombre de vos préoccupations et que nous en avons déjà parlé. Le sénateur Meighen et moi-même discutons justement du fait que lorsqu'on demande à un gouvernement ce qu'il fait à propos d'un problème, on ne veut pas entendre qu'il est en train de s'y pencher. C'est une réponse que l'on craint. Avez-vous constaté que les sommes recueillies par l'entremise du droit de 12 \$ ont été investies dans la sécurité? Je vous pose en fait la même question que plus tôt, c'est-à-dire que je vous demande si vous avez constaté des améliorations sur le plan de la sécurité depuis le 11 septembre.

Mme Pelletier: Quelques-unes, comme une augmentation du nombre de policiers et d'agents de sécurité.

Le sénateur Banks: Dans les avions ou à l'entrée de l'aire sécuritaire où la vérification des passagers est effectuée?

Ms. Pelletier: Depending on the airport, it is more obvious that there are more police walking around. At the security screening checkpoints, there seems to be more personnel, and in some of the airports. It is not consistent. It is really not consistent across the board.

Senator Banks: You probably go through the security screening process more frequently than most of us.

Ms. Pelletier: That is correct.

Senator Banks: Are you treated more or less like a passenger?

Ms. Pelletier: More or less. Sometimes worse, because there have been problems with some of the security screeners thinking the flight attendants and pilots are maybe more suspicious than the travelling public.

The Chairman: We were led to understand that there were now separate entrances for aircrew in some airports.

Ms. Pelletier: In some.

The Chairman: We were also led to believe that the aircrews were no longer searched every time they went onboard, and that it was random.

Ms. Pelletier: In some airports.

Mr. Balnis: It is our understanding that Vancouver, Toronto and Montreal-Dorval were the holdout airports. We believe that both Vancouver and Montreal have moved to allow the bypass, and it is simply Toronto-Pearson that insists that flight crew, pilots and flight attendants, go through passenger checkpoints. What France is referring to is, we have a security clearance from CSIS saying that we have no criminal record and we have passed their tests, and we are there in our stocking feet being searched as if we were the ones who would bring something onboard the aircraft to kill ourselves, as if we were the target. We have debated the matter with GTAA and this working group, and we have tried to rebut them, but there is an attitude that you are a threat. We are saying, "Well, if we are a threat, how come everyone else can go through the back doors?"

There has to be some consistency.

Senator Banks: Is that everyone else who has access to the aircraft?

Mr. Balnis: Like a mechanic, yes, so where is the consistency? Other airports say it is a waste of resources because they are security-cleared employees, and then we look internationally and we see other airports making sure that — and Transport Canada hired consultants who confirmed that — everyone entering the sterile area at Heathrow, for example, any employee, would go through the same search procedure. It was a dedicated private channel, not mixed in with passengers, but nonetheless they

Mme Pelletier: Tout dépend de l'aéroport, mais il est évident qu'il y a davantage de policiers qui se promènent. Au poste de vérification des passagers de certains aéroports, il semble qu'il y ait davantage d'employés. Ce n'est pas pareil dans tous les aéroports.

Le sénateur Banks: Vous subissez probablement plus souvent que nous les contrôles de sécurité.

Mme Pelletier: En effet.

Le sénateur Banks: Êtes-vous traitée plus ou moins comme un passager?

Mme Pelletier: Plus ou moins. Parfois pire qu'un passager, car certains des employés chargés des vérifications se méfient davantage des agents de bord et des pilotes que des simples voyageurs.

Le président: On nous a porté à croire qu'il y avait maintenant une entrée distincte pour les membres d'équipage dans certains aéroports.

Mme Pelletier: C'est le cas dans certains aéroports.

Le président: On nous a aussi laissé entendre qu'on effectuait plus de vérification systématique auprès des membres d'équipage avant chaque vol, que c'était aléatoire.

Mme Pelletier: C'est ce qu'on fait dans certains aéroports.

M. Balnis: Nous croyons savoir que les aéroports de Vancouver, de Toronto et de Dorval n'effectuaient pas de vérification systématique. Nous croyons que les aéroports de Vancouver et de Dorval sont allés de l'avant avec l'exemption et que c'est seulement l'aéroport Pearson de Toronto qui insiste pour que les membres de l'équipage, les pilotes et les agents de bord passent par les postes de vérification des passagers. France parlait de l'attestation sécuritaire que nous a accordé le SCRS qui prouve que nous ne possédons pas de casier judiciaire et que nous avons réussi leur examen. Pourtant, on nous fouille comme si nous avions l'intention d'amener à bord un objet qui servirait à nous enlever la vie comme si nous étions une cible. Nous avons discuté de la question avec la GTAA et un groupe de travail. Nous avons tenté de réfuter leurs arguments, mais ils ont en tête que nous sommes une menace. Nous leur avons demandé pourquoi alors, si nous sommes une menace, tout le reste du personnel ne subit pas de vérification?

Il faut être constant.

Le sénateur Banks: Parlez-vous de tout le reste du personnel qui a accès à l'avion?

M. Balnis: Oui, comme un mécanicien. Où est l'uniformité? Certains aéroports affirment que c'est un gaspillage de ressources, car il s'agit d'employés qui ont obtenu une attestation sécuritaire. Mais dans d'autres aéroports à l'étranger, on veille — et des consultants embauchés par Transports Canada l'ont confirmé — à ce que chaque personne qui entre dans la zone stérile subisse une vérification. Il s'agit d'un poste de vérification distinct de celui des passagers, mais il demeure que chaque

would go through a search to make sure there was nothing problematic that they were bringing in. We are saying, at least be consistent here.

Mr. Balnis: We do not understand the logic that it is not consistent.

Senator Meighen: Excuse me. I just want a clarification. Did you say you had to demonstrate that you had no criminal record?

Ms. Pelletier: No, when we get our security clearance passes, they do go into our background. We are fingerprinted, and they have to ensure that we have no criminal record of any kind.

Senator Meighen: If had you a serious criminal record, would you be able to work?

Mr. Balnis: The security clearance would not be granted, and, therefore, you would not get what we call the "green card," but it is now red and blue and orange.

Ms. Pelletier: But you would not have a job.

Senator Meighen: Do you happen to know whether other employees such as caterers, mechanics and the like are subjected to the same rigorous level of security and scrutiny in terms of a criminal record? Our information is they are not.

Mr. Balnis: My sense is any airline employee is. I do not know about caterers.

Ms. Pelletier: I do not know about caterers.

Mr. Balnis: It is the little card they carry around their necks that is issued by an airport that would have the security clearance. We do have the security clearance. It goes back five years, and it is done by CSIS. That is the best they can do because they under-resourced. We thought it should be more frequent, but they will check you five years back, and they will renew it every five years.

Senator Banks: We have information that is different from that. For example, in many places, baggage handlers, specifically, do not have to undergo that rigorous check, but we will see.

You mentioned in your remarks that you believe that one of the impediments to moving ahead more quickly with improvements in security on the airside and in the air at airports has to do with a turf war between two sections of Transport Canada. Tell us what you think about that or what you know about that or what you heard about that.

Mr. Balnis: We dealt with the issue of who approves the procedures onboard the aircraft to deal with the sky marshals when they came on, and we literally had one director general for security and the other director general for civil aviation within about two hours on the phone saying, "He is not supposed to be doing it. I am supposed to be doing it," and vice versa, and at the end of the day, we said, "Come on, guys. We need the procedures."

personne qui entre dans la zone est fouillée afin de s'assurer qu'elle n'emporte rien pouvant causer des problèmes. Tout ce que nous demandons, c'est l'équité.

M. Balnis: Nous ne comprenons pas pourquoi il n'y a pas d'équité.

Le sénateur Meighen: Pardonnez-moi. Je veux seulement obtenir un éclaircissement. Avez-vous dit que vous deviez prouver que vous n'avez pas de casier judiciaire?

Mme Pelletier: Non. Dans le cadre de l'enquête de sécurité, on examine nos antécédents. On prend nos empreintes digitales et on vérifie que nous ne possédons pas de casier judiciaire.

Le sénateur Meighen: Si vous aviez un lourd casier judiciaire, pourriez-vous travailler?

M. Balnis: Je n'obtiendrais pas l'attestation de sécurité, et, par conséquent, je ne recevrais pas ce que nous appelons la carte verte, qui est maintenant rouge, bleue et orange.

Mme Pelletier: Mais vous n'auriez pas d'emploi.

Le sénateur Meighen: Savez-vous si d'autres employés comme les traiteurs et les mécaniciens subissent le même type d'enquête rigoureuse sur le plan des antécédents criminels? D'après nos informations, ce n'est pas le cas.

M. Balnis: Je pense que chaque employé d'une compagnie aérienne subit une telle enquête. Mais je ne suis pas au courant en ce qui concerne les traiteurs.

Mme Pelletier: Je ne sais pas moi non plus.

M. Balnis: La petite carte qu'ils portent au cou fournie par l'aéroport constitue-t-elle une attestation de sécurité? Nous détenons l'attestation de sécurité. Nous l'avons depuis cinq ans, et elle est accordée par le SCRS. Elle n'a pas été renouvelée depuis, car le SCRS manque de personnel. Nous estimons que le renouvellement devrait être plus fréquent, mais l'enquête est menée sur nos cinq dernières années, et l'attestation est renouvelée tous les cinq ans.

Le sénateur Banks: Nos informations diffèrent des vôtres. Par exemple, on nous a dit que, dans beaucoup d'aéroports, les bagagistes notamment ne subissent pas une enquête aussi rigoureuse. Mais cela reste à vérifier.

Vous avez dit dans votre exposé que l'une des raisons pour lesquelles les améliorations sur le plan de la sécurité à bord des avions et dans les aéroports n'étaient pas apportées plus rapidement concernait une guerre intestine entre deux sections de Transports Canada. Donnez-nous votre point de vue à ce sujet ou expliquez-nous ce que vous savez ou ce que vous avez entendu à propos de cette situation.

M. Balnis: Quand est venu le temps de faire approuver les procédures relatives aux policiers des airs, le directeur général de la sécurité prétendait qu'il lui incombait de les approuver et le directeur général de l'aviation civile prétendait la même chose. Les deux hommes ont argumenté sur la question pendant environ deux heures. Au bout du compte, nous leur avons demandé de s'entendre.

To this day, as we understand it — and I did not go into depth in my remarks because I did not want to go over the limit — the standard operating procedures for armed sky marshals are approved negatively. In other words, as long as the procedures do not offend another provision, they are okay. However, they do not have positive standards for those operating procedures to meet. They have not developed them yet. I am sort of saying, “Well, who is doing this?”

Security is saying they are doing a survey of current training. Civil aviation is saying they are trying to upgrade flight attendant training. We are saying, “You are in one house, Tower C. It is a big building under one minister. Please get the act together and get it going.”

Unfortunately, it is now November, and, at best, we may see something in draft in January, and the minister announced the creation of the CACPP back in his December 2001 budget. We are working on it.

Senator Banks: Ms. Pelletier, would you recognize, for example, a plastic explosive if you saw it?

Ms. Pelletier: No, sir.

Senator Banks: I think Mr. Balnis said the impediment to knowing whether there is a sky marshal — that is not our term — an armed RCMP officer on the airplane, and the fact that some flight attendants did not know was a decision of the airline.

Ms. Pelletier: That is correct.

Senator Banks: Someone referred to the fact that it was the RCMP that did not wish to have it widely known. Is it both the airline and the RCMP who have decided, for whatever reason, that some flight attendants on an airplane will not know whether an armed officer is onboard, who it is, where he or she is sitting and what he or she looks like?

Ms. Pelletier: I believe it comes from both sources. I think it is the airline and the RCMP, because why do we not call them APOs? That will make it easier.

The criteria for them to become an APO onboard, let us say an Air Canada plane, is that they have to go through some sort of training on the standard operating procedures, how an aircraft reacts in a decompression, what the flight attendants do, where the galleys are. They have to go through some sort of airline-specific training. I got the feeling that when they decided to get together with the carrier to undergo training, this is where they discussed whether or not the flight attendants are going to know the identity of these APOs onboard.

Mr. Balnis: Just to add to what France said, our understanding is CATSA has contracted with the RCMP to provide the police, so there must be contractual arrangements there. We also learned that the RCMP, the APOs, meet with the carriers to develop standard operating procedures, and that may be another source.

Jusqu'à maintenant, ce que nous comprenons — je ne suis pas entré dans les détails lors de mon exposé, car je ne voulais pas dépasser la limite de temps — c'est que les procédures concernant les policiers des airs armés sont approuvées négativement. Autrement dit, tant que les procédures ne vont pas à l'encontre d'autres dispositions, elles peuvent être appliquées. Cependant, les normes d'application des procédures n'ont toujours pas été élaborées. Je me demande qui s'en occupe.

La section de la sécurité affirme qu'elle est en train de vérifier quelle formation existe. La section de l'aviation civile affirme, quant à elle, qu'elle essaie de mettre à jour la formation donnée aux agents de bord. Les deux sections sont logées à la même enseigne et relèvent d'un seul ministre, alors elles devraient être en mesure de travailler à l'élaboration des normes.

Malheureusement, nous sommes déjà en novembre, et, au mieux, nous obtiendrons une ébauche en janvier. Pourtant, le ministre avait annoncé la création du PPTAC dans son budget de décembre 2001. Nous suivons l'évolution de la situation.

Le sénateur Banks: Madame Pelletier, seriez-vous en mesure de reconnaître un explosif en plastique, par exemple, si vous en verriez un?

Mme Pelletier: Non monsieur.

Le sénateur Banks: Je crois que M. Balnis a dit que c'était la compagnie aérienne qui avait décidé que certains des agents de bord n'allaient pas être au courant de la présence d'un policier des airs — ce n'est pas le terme que nous employons — d'un agent armé de la GRC à bord de l'avion.

Mme Pelletier: C'est exact.

Le sénateur Banks: Quelqu'un a dit que c'était la GRC qui tenait à ce que ce ne soit pas su. C'est la compagnie aérienne et la GRC qui ont décidé, pour une raison quelconque, que certains agents de bord n'allaient pas être mis au courant de la présence d'un agent armé à bord ni même, le cas échéant, de qui il s'agit, du siège où il prend place et de son apparence.

Mme Pelletier: Je crois que ce sont les deux. Je crois que c'est la compagnie aérienne et la GRC. Pourquoi ne les appelons-nous pas les APA? Ce sera plus simple.

Pour devenir un APA, disons à bord d'un avion d'Air Canada, il faut suivre une formation sur les procédures d'utilisation normalisées afin d'apprendre notamment comment un avion réagit à la décompression, ce que font les agents de bord et où se trouve l'office. Il faut suivre une formation précise. J'ai l'impression que, lorsque les agents de la GRC ont suivi la formation pour devenir des APA, ils ont discuté avec la compagnie aérienne de la question de savoir si les agents de bord devaient ou non connaître l'identité des APA qui sont à bord des avions.

M. Balnis: Je voudrais ajouter que nous croyons savoir que l'ACSTA a accordé un contrat à la GRC pour qu'elle assure les services de police, alors une entente contractuelle doit avoir été conclue. Nous avons aussi appris que les APA rencontrent les compagnies aériennes pour élaborer des procédures d'utilisation normalisées.

In most airline security firms, there are former police or RCMP, and when they talk with the RCMP, they know what to talk about, but we are saying, "Well, hang on, guys. We are in an aircraft. It is a new program. You have to consider the rest of the aircraft to make the program work, in our view," and it is taking a little while. We will just leave it at that. Sometimes they look at you, they smile, but you know they are just not registering the point. They feel it is interfering with their police duties, and we are saying in an aircraft, if there is ever an incident, we have our duties, and we are going to make sure things just go boom, boom, boom, incident over, and we do not create a problem — that is our only worry. We want them there. We think they are needed now in the cabin. We just want to make sure that it goes boom, boom, boom, and it is a success story, and there is no problem.

Senator Banks: Just to confirm, Ms. Pelletier, you said, in your worst case example, you are walking past with a cart, facing the people in an airplane as you would normally do, and someone stands up suddenly and is in the process of drawing a gun, and if you have a wine bottle in your hand, you are going to bash him or her.

Ms. Pelletier: That is correct.

Senator Banks: Is that part of your training?

Ms. Pelletier: We do not have any training. It would be a normal reaction of a flight attendant because sometimes we get pilots who come onboard, and they say — and I have a quotation here — "I expect everybody back here to prevent entry to the flight deck at all costs, even at risk of your own lives." We do have some pilots coming onboard telling us that, but we have absolutely no training. We do not know what the rules of engagement are. We do not know what we are supposed to do.

Senator Banks: Do you have any marshal arts training of any kind at all?

Ms. Pelletier: Absolutely not, sir.

Senator Wiebe: Are aircraft groomers part of the union?

Mr. Balnis: No, they are not.

Senator Wiebe: It was my understanding from witnesses that appeared before us that before the flight attendants and passengers are allowed on the plane — this is after the caterers — that the groomer gives the final word as to the cleanliness and the safety of the aircraft. Is that correct?

Ms. Pelletier: No, groomers do not give any word on the safety of an aircraft. That would be maintenance.

Senator Wiebe: Are they through with their job prior to the attendants coming onboard?

Ms. Pelletier: Not necessarily. Most of the time there are such quick turnarounds. Everybody is there at the same time: the caterers, the groomers; they are fuelling and they are boarding the baggage.

La plupart des agences de sécurité qui travaillent pour les compagnies aériennes sont composées notamment d'anciens policiers ou agents de la GRC qui, bien entendu, connaissent le métier. Mais ce que nous voulons qu'ils comprennent, c'est qu'ils doivent tenir compte de l'équipage afin que le programme fonctionne. Disons seulement qu'ils mettent du temps à comprendre. Parfois, ils font un signe de la tête en guise de compréhension, mais nous savons qu'ils ne comprennent pas. Ils estiment que nous entravons l'exécution de leurs tâches de policiers, mais, selon nous, à bord d'un avion, s'il survient un incident, nous avons des tâches à exécuter et nous devons faire en sorte que l'intervention se déroule bien et que l'issue soit heureuse. Nous voulons qu'ils soient présents. Nous croyons qu'il est maintenant nécessaire qu'ils soient à bord des avions. Nous voulons seulement voir au bon déroulement de l'intervention et veiller à ce que tout se termine bien.

Le sénateur Banks: Je voudrais confirmer vos propos madame Pelletier. Vous avez dit que, dans le pire des cas, si vous êtes en train de servir un verre à un passager et que, tout à coup, une personne se lève et commence à sortir une arme, vous n'hésiteriez pas à le frapper avec une bouteille.

Mme Pelletier: C'est exact.

Le sénateur Banks: Est-ce que c'est ce qu'on vous enseigne?

Mme Pelletier: On ne nous enseigne rien. Ce serait une réaction normale de la part d'un agent de bord, car, parfois, des pilotes nous disent qu'ils s'attendent à ce que nous empêchions quiconque d'entrer dans le poste de pilotage, coûte que coûte, quitte à risquer notre propre vie. C'est ce que certains pilotes nous demandent, mais nous ne recevons aucune formation sur le sujet. Nous ne savons pas à quel point nous devons intervenir. Nous ne savons pas ce que nous sommes censés faire.

Le sénateur Banks: Recevez-vous une formation quelconque en arts martiaux?

Mme Pelletier: Pas du tout monsieur.

Le sénateur Wiebe: Est-ce que les préposés au nettoyage des avions sont membres du syndicat?

M. Balnis: Non, ils ne le sont pas.

Le sénateur Wiebe: J'ai cru comprendre, d'après les propos de témoins qui ont comparu devant nous, que c'était le préposé au nettoyage — après le passage des traiteurs — qui confirme la propreté et la sûreté de l'avion avant que les agents de bord et les passagers puissent embarquer. Est-ce exact?

Mme Pelletier: Non, les préposés au nettoyage ne confirment pas la sûreté d'un avion. Ce sont plutôt les préposés à l'entretien.

Le sénateur Wiebe: Ont-ils déjà fini leur travail quand les agents de bord arrivent?

Mme Pelletier: Pas nécessairement. Souvent, il y a très peu de temps entre deux vols. Tout le monde est là en même temps: les traiteurs, les préposés au nettoyage, les responsables du ravitaillement en carburant et les bagagistes.

Mr. Balnis: And the flight attendants are doing their pre-flight check. It can be chaotic.

Ms. Pelletier: It is very chaotic.

Mr. Balnis: Assuming the aircraft has been groomed at that particular location, because that does not happen in all cases, either.

Senator Wiebe: The aircraft are not necessarily groomed each time they take off?

Ms. Pelletier: That is correct.

Senator Wiebe: The backs of the seats are not checked, if someone left something?

Ms. Pelletier: No.

Senator Wiebe: It was my understanding that was the responsibility of the aircraft groomers. Is that correct?

Mr. Balnis: They would be looking in the seat pockets, but they are not there on every flight.

Ms. Pelletier: And they are not there looking for bombs. They are just picking up garbage.

Senator Wiebe: They have no training, either?

Ms. Pelletier: Absolutely not.

Senator Wiebe: Something has happened to me on a number of occasions on a Canadair aircraft carrying 50 passengers that flies from Ottawa to Reagan International. This flight is supposed to have a sky marshal onboard. Prior to September 11, I had made a number of flights, and the stewardess or the flight attendant sat in a seat off to the side, or up front if there was an empty seat there. I was rather amazed, after we were allowed back into Reagan, that there was a seat that folded out from the side of the cabin directly in front of the door into the pilots' cockpit, and that is where the stewardess sat.

Ms. Pelletier: That is our flight attendant jump seat.

Senator Wiebe: If I were a terrorist and wanted to get into the pilots' compartment, I would have to first deal with the stewardess. On that particular flight to Reagan where that jump seat comes sliding out, does that person sitting there have special training?

Ms. Pelletier: No, sir.

Senator Wiebe: Then why do they put the seat there?

Ms. Pelletier: That is where it is. That is how Air Canada ordered that aircraft. Originally, that aircraft was supposed to have two jump seats, but Air Canada — because normally, on a 50-seater, you would have two flight attendants under our present rule of one flight attendant per 40 passengers — was able to get an exemption on this aircraft and only have one flight attendant. Therefore, they removed the seat in the back. When they took

M. Balnis: Et les agents de bord effectuent leur vérification d'avant le vol. Ce peut-être mouvementé.

Mme Pelletier: C'est très mouvementé.

M. Balnis: On présume ici que l'avion est nettoyé à ce moment-là, car ce n'est pas toujours le cas.

Le sénateur Wiebe: L'avion n'est pas nécessairement nettoyé avant chaque décollage, ai-je raison?

Mme Pelletier: Oui.

Le sénateur Wiebe: Les pochettes des dossiers ne sont pas toujours vérifiées, n'est-ce pas?

Mme Pelletier: C'est vrai.

Le sénateur Wiebe: J'ai cru comprendre qu'il s'agissait de la responsabilité des préposés au nettoyage. Est-ce exact?

M. Balnis: Ils vérifient les pochettes des sièges, mais pas à chaque vol.

Mme Pelletier: Et ils ne cherchent pas des bombes. Ils ne font que ramasser les déchets.

Le sénateur Wiebe: Ils ne reçoivent aucune formation eux non plus?

Mme Pelletier: Aucune.

Le sénateur Wiebe: J'ai fait une observation à plusieurs reprises à bord d'un avion de Canadair qui transporte 50 passagers et qui effectue des vols d'Ottawa à l'aéroport international Ronald Reagan. Un policier des airs est censé être à bord de l'avion durant ce vol. Avant le 11 septembre, j'ai effectué ce vol un certain nombre de fois et j'ai observé que l'agent de bord s'asseyait dans un siège situé sur le côté ou il s'asseyait à l'avant s'il y avait un siège libre. Après le 11 septembre, j'ai été plutôt étonné de voir qu'il y avait un siège pliant qui faisait directement face à la porte du poste de pilotage et dans lequel l'agent de bord prenait place.

Mme Pelletier: C'est le siège de service de notre agent de bord.

Le sénateur Wiebe: Si j'étais un terroriste et que je voulais pénétrer dans la cabine de pilotage, je devrais d'abord m'occuper de l'agent de bord. Pour en revenir à ce vol vers Reagan, est-ce que la personne qui occupe le siège de service à cet endroit a reçu une formation spéciale?

Mme Pelletier: Non, monsieur.

Le sénateur Wiebe: Pourquoi, alors, a-t-on placé le siège à cet endroit?

Mme Pelletier: C'est Air Canada qui l'a voulu ainsi. À l'origine, l'appareil devait compter deux sièges de service — il faut normalement deux agents de bord dans un avion de 50 places, puisque les règles actuelles prévoient un agent de bord pour 40 passagers —, mais Air Canada a obtenu une exemption pour cet avion et n'a donc besoin que d'un agent de bord. C'est ce qui explique pourquoi on a retiré le siège du fond.

delivery of the aircraft, there was only that one jump seat at the front of the aircraft. For purposes of service, if they do board a second flight attendant, that flight attendant is sitting in the cabin.

Senator Wiebe: Where would they sit, then, if there were only one seat?

Ms. Pelletier: In a passenger seat.

Senator Wiebe: Okay.

Ms. Pelletier: And sometimes in the cockpit.

Senator Wiebe: Do you feel that there are air marshals on every flight originating in Canada whose destination is Reagan?

Ms. Pelletier: It is a requirement.

Senator Wiebe: I know it is a requirement, but do you —

Ms. Pelletier: I do not know, sir.

Senator Meighen: I just have a couple of questions. Ms. Pelletier, if you have a pass issued by such and such an airport, do you have any problem using it at any other airport?

Ms. Pelletier: Yes, it is not necessarily recognized at other airports, so we do go through security screening.

Senator Meighen: The pass, then, is not designed to enable you to avoid the security check? What does the pass do for you?

Ms. Pelletier: It gives you security clearance for the particular airport that issued the pass.

Senator Meighen: Fair enough. Now you are in another airport, and it may or may not serve the same purpose?

Ms. Pelletier: That is correct. It depends on the airport.

Mr. Balnis: We have had cases internationally where crew are maybe come from different bases, with the red and the blue, and the gendarme is standing there saying, "How come everybody has different passes here?" That is why we said for those users of more than one airport, we believe we should be upgrading the passes. We used to call it a "green card." Now it is every different card. Let's go back to that, but also follow the U.S. example of using improved biometric technology. We are hopeful that the minister has delegated that to CATSA, and that they will get onto it. On that one, we are encouraged. We are concerned about the slowness, but we are encouraged that that we are working on it perhaps a little faster than the other issues.

Senator Meighen: Going back to air marshals for a second, your last note refers to the need for our CACPP to become more like the far better international standard. Is there an international standard?

Lorsque la compagnie a pris livraison de l'appareil, il n'y avait qu'un siège à l'avant. Si, pour des raisons de service, il fallait embarquer un deuxième agent de bord, ce dernier devrait s'asseoir dans la cabine.

Le sénateur Wiebe: Où doit-il s'asseoir s'il n'y a qu'un seul siège de service?

Mme Pelletier: Sur un siège passager.

Le sénateur Wiebe: Très bien.

Mme Pelletier: Et parfois, à l'intérieur du poste de pilotage.

Le sénateur Wiebe: Croyez-vous qu'il y a des policiers de l'air sur chaque vol partant du Canada à destination de Reagan?

Mme Pelletier: C'est obligatoire.

Le sénateur Wiebe: Je le sais, mais...

Mme Pelletier: Je n'en sais rien, monsieur.

Le sénateur Meighen: J'aimerais vous poser deux ou trois questions. Madame Pelletier, si un aéroport vous émet un laissez-passer, pouvez-vous l'utiliser dans n'importe quel aéroport?

Mme Pelletier: Non, car il ne serait pas nécessairement reconnu par les autres aéroports, c'est pourquoi devons passer au travers des contrôles de sécurité.

Le sénateur Meighen: Si ce laissez-passer ne vous permet pas de contourner les contrôles de sécurité, à quoi sert-il?

Mme Pelletier: Il permet d'éviter les contrôles de sécurité dans l'aéroport où il a été émis.

Le sénateur Meighen: Cela me paraît bien. Ainsi, le laissez-passer n'est plus valable dès lors que vous changez d'aéroport, n'est-ce pas?

Mme Pelletier: C'est exact. Cela dépend de l'aéroport.

M. Balnis: Il y a eu des cas, dans des aéroports à l'étranger, où des équipages venant de bases différentes présentaient des laissez-passer rouges ou bleus. Les gendarmes qui les contrôlaient se demandaient pourquoi ils avaient tous des laissez-passer différents. On avait donc émis des laissez-passer appelés «cartes vertes» pour ceux qui devaient transiter par plusieurs aéroports. Aujourd'hui, toutes les cartes sont différentes et j'estime que nous devrions revenir à l'utilisation d'une carte unique. Nous devrions également suivre l'exemple des États-Unis qui utilisent des appareils sophistiqués d'identification biométrique. Nous espérons que le ministre aura confié ce mandat à l'ACSTA et que celle-ci mènera à bien sa mission. Sur ce point, nous sommes confiants. Nous sommes inquiets de la lenteur du processus, mais nous espérons quand même pouvoir avancer plus rapidement que sur d'autres dossiers.

Le sénateur Meighen: Pour en revenir aux policiers de l'air, vous faites référence, dans votre dernière note, à la nécessité d'ajuster le PPTAC aux normes internationales extrêmement strictes en la matière. Existe-t-il vraiment des normes internationales?

Mr. Balnis: I think what we were referring to is in the previous paragraph, the programs in the United States, Israel and Austria, where there was interaction.

Senator Meighen: There is no standard that you are aware of, is there?

Mr. Balnis: We understand that ICAO is working on amendments to Annex 17, and we have seen some of that stuff. We have been promised a copy of that draft material. We have yet to receive it. We believe it is in there, so ICAO is working on it.

Senator Meighen: Has it ever happened to you, Ms. Pelletier, that you were able to identify the sky marshal without being told?

Ms. Pelletier: Yes.

Senator Meighen: Did that individual know you had identified him or her?

Ms. Pelletier: No. I was very discreet.

Senator Meighen: You were very discreet?

Ms. Pelletier: Yes.

Senator Meighen: If you were able to, with the stroke of a pen, order one change immediately, what would you do? In other words, what is the most serious security flaw, in your opinion, that exists right now?

Ms. Pelletier: Proper training.

Senator Meighen: Proper training. Referring to flight attendants now?

Ms. Pelletier: Flight attendants and ground people. We have to stop these people from getting onboard the aircraft, so the chain starts from when that passenger or that person gets into the airport right up until it gets to the aircraft, and then if that person does get to the aircraft, then we have to know how to deal with it.

Senator Atkins: Thirty years as a flight attendant.

Ms. Pelletier: Yes. It is giving away my age.

Senator Meighen: You started at 15.

Ms. Pelletier: Thank you.

Senator Atkins: So you have seen a lot of changes.

Ms. Pelletier: I certainly have.

Senator Atkins: With your seniority, when you review which block you want, do you think of security when you make that decision?

Ms. Pelletier: Yes.

Senator Atkins: I assume you are flying on 767s or 747s, the big aircraft?

Ms. Pelletier: I can hold flights overseas. I can hold just about anything I would like to do. Of course, the preference is to stay away from certain flights, because we have had some situations

M. Balnis: Je pense que nous faisons référence au paragraphe précédent concernant les programmes aux États-Unis, en Israël et en Autriche, où il y avait une certaine interaction.

Le sénateur Meighen: Ainsi, à votre connaissance, il n'y aurait pas de normes?

M. Balnis: Nous savons que l'OACI envisage de modifier l'Annexe 17, et nous avons déjà vu certains de ses travaux. Elle nous a promis qu'elle nous enverrait une copie de l'ébauche. Nous attendons toujours, mais nous savons qu'elle y travaille.

Le sénateur Meighen: Vous est-il déjà arrivé, madame Pelletier, d'identifier un policier de l'air, sans même qu'on vous ait dit qui il était?

Mme Pelletier: Oui.

Le sénateur Meighen: Cette personne savait-elle que vous l'aviez reconnue?

Mme Pelletier: Non. J'étais très discrète.

Le sénateur Meighen: Vous étiez très discrète?

Mme Pelletier: Oui.

Le sénateur Meighen: Si vous pouviez, d'un coup de baguette magique, changer quelque chose immédiatement, que feriez-vous? Autrement dit, quelle est, selon vous, la plus grande faille dans le système de sécurité actuel?

Mme Pelletier: L'absence de formation adéquate.

Le sénateur Meighen: L'absence de formation adéquate pour les agents de bord?

Mme Pelletier: Pour les agents de bord et le personnel au sol. Nous devons empêcher certaines personnes de pénétrer à bord des avions. Nous devons donc être vigilants à partir du moment où le passager entre dans l'aéroport jusqu'au moment où il pénètre dans l'avion. De plus, nous devons savoir quoi faire en cas de problème à bord.

Le sénateur Atkins: Cela fait 30 ans que vous êtes agente de bord.

Mme Pelletier: Oui. Cela ne me rajeunit pas.

Le sénateur Meighen: Vous avez commencé à 15 ans.

Mme Pelletier: Merci.

Le sénateur Atkins: Vous avez dû voir beaucoup de changements au cours de votre carrière.

Mme Pelletier: Certainement.

Le sénateur Atkins: Avec votre ancienneté, tenez-vous compte des questions de sécurité quand vous choisissez sur quel vol travailler?

Mme Pelletier: Oui.

Le sénateur Atkins: J'imagine que vous volez sur des 767 ou des 747, de gros appareils, n'est-ce pas?

Mme Pelletier: Je peux travailler sur des vols internationaux. Je peux faire un peu tout ce que je veux. Bien sûr, je préfère éviter certains vols, comme ceux qui assurent la liaison avec Tel Aviv,

with flights to Tel Aviv. I do not want to get into occupational health and safety regulations, but under Part 2 of the code, we have a right to refuse dangerous work, and we have had many flight attendants exercise their right to refuse unsafe work in doing the Tel Aviv flights because we have layovers there. The crews are laying over, and the company has not been forthright in giving us their contingency plans for taking care of us if something happens while we are on a layover. That would be a flight that I would not choose.

Senator Atkins: So 30 years ago, you could get on a 9 or 8 —

Ms. Pelletier: DC-8.

Senator Atkins: DC-8, and it was a fun experience, and you looked forward to it. Are you apprehensive about flying these days?

Ms. Pelletier: Yes and no. Yes. Yes. I do not feel safe. The nature of the responsibilities that are being put on the flight attendants is forever increasing, and the numbers of flight attendants onboard an aircraft make it so that security does not seem to be on the top of everybody's mind. We have to get the service out, and everybody has to be up in business class for this new service, so there are very few people in the back cabin to be looking at the passengers as they are boarding. It is stressful.

Senator Atkins: So the destination and the size of aircraft would have some significance in your choices?

Ms. Pelletier: Not necessarily the size of aircraft. That goes along with the destination, because depending on where you are going, it may be an A-340 or a 747 or an RJ. It is mostly the destination, I think.

Senator Atkins: With your experience, though, what would you look for in passengers boarding an aircraft, even without any training?

Ms. Pelletier: What we do now, when we can — that is the big problem right now. There are so many requirements of flight attendants and such short turn-around times that sometimes we should be in the cabin more and we should be really concentrating, looking at the passengers, to see if they are nervous, see if they are fidgety. You can tell. I mean, after 30 years, you can tell if somebody is really hyper or relaxed or just really tired or just checking it out. When you do see somebody who is not too comfortable, you go up to them and say, "Can I help you?" You have a good day or bad day. There are ways of talking to people, and we just do not have time for that right now, because there is too much that is asked of us in preparation for the flight, and one of them is to be checking the galley equipment for bombs. We should be in the cabin checking out the passengers when they are boarding, and that should be done by the ground people too.

Senator Atkins: CUPE supports air marshals with weapons.

Ms. Pelletier: Non-lethal weapons.

par exemple. Je n'entrerais pas dans des questions de réglementation en matière de santé et de sécurité au travail, mais d'après la partie 2 du code, nous avons le droit de refuser de faire un travail dangereux, et beaucoup d'agents de bord ont exercé ce droit en refusant de travailler sur des vols en partance pour Tel Aviv en raison de la durée du repos en escale. Les équipages doivent attendre dans le pays avant de repartir, et la compagnie n'a pas daigné nous fournir les plans d'urgence à mettre en oeuvre en cas de problème pendant l'escale. C'est la raison pour laquelle je ne choisirai pas ce type de vol.

Le sénateur Atkins: Ainsi, il y a 30 ans, vous travailliez sur un 9 ou un 9...

Mme Pelletier: Sur un DC-8.

Le sénateur Atkins: Un DC-8, et vous avez aimé votre expérience, j'imagine. Avez-vous peur de voler, ces temps-ci?

Mme Pelletier: Oui et non. Oui. Oui. Je ne me sens pas en sécurité. Les responsabilités qui incombent aux agents de bord ne cessent de croître. Pourtant, si on en juge par le nombre d'agents de bord dans les appareils, il ne semble pas que la sécurité soit la priorité absolue de tout le monde. Nous devons assurer le service et chacun doit être à son poste en classe affaires pour assurer ce nouveau service; il y a donc très peu de gens dans la cabine arrière pour s'occuper des passagers qui montent à bord. C'est stressant.

Le sénateur Atkins: Ainsi, quand vous faites vos choix, vous tenez compte de critères comme la destination et la taille de l'appareil, n'est-ce pas?

Mme Pelletier: Pas nécessairement de la taille de l'appareil. Celle-ci dépend de la destination; selon l'endroit où vous vous rendez, vous pouvez voler sur un A-340, un 747 ou un RJ. Ce qui nous préoccupe, essentiellement, c'est la destination.

Le sénateur Atkins: Compte tenu de votre expérience, qu'est-ce que vous cherchez chez les passagers qui montent à bord des appareils, même sans avoir reçu de formation?

Mme Pelletier: Actuellement, ce que nous faisons, quand nous le pouvons — c'est un grand problème. Nous avons un tel besoin d'agents de bord et la durée des escales est si courte, parfois, que nous devrions rester en cabine plus longtemps, être vraiment très concentrés, observer les passagers et deviner s'ils sont nerveux ou agités. Cela se voit. Je veux dire qu'au bout de 30 ans, on peut faire la différence entre quelqu'un de tendu, de décontracté, de fatigué ou de simplement inquiet. Lorsqu'un passager vous semble mal à l'aise, vous allez le rassurer. Nous avons de bonnes et de mauvaises journées. Il y a des façons de s'adresser aux gens, et nous n'avons pas toujours le temps de bien nous y prendre car on nous demande beaucoup trop de choses en préparation des vols, dont l'inspection de l'office pour vérifier qu'il n'y a pas de bombe. Nous devons être en cabine pour accueillir les passagers au moment de l'embarquement, mais ceci pourrait également être fait par le personnel au sol.

Le sénateur Atkins: Le SCFP est favorable à ce que les policiers de l'air portent des armes.

Mme Pelletier: Des armes non létales.

Senator Atkins: What is a non-lethal weapon?

Ms. Pelletier: Things that cannot damage the aircraft or kill people.

Senator Atkins: What is CUPE's view on pilots having weapons?

Ms. Pelletier: We were against it. Terrorists, armed marshals and now armed pilots? It would be a battlefield.

Mr. Balnis: The other aspect is that they are in the cockpit, which has been fortified and is stronger. There should be procedures for them not to come out. They should not be coming out to help us, or be lured out of the cockpit. If there are resources to train the pilots, let's train the back and let's put on more qualified air marshals.

Senator Atkins: Are all the aircraft that Air Canada is now flying more fortified than they were?

Ms. Pelletier: There is an interim procedure. They have to have them all fortified by April 2003. They all have a bar going across the cockpit door.

Senator Atkins: What is your view of the double door?

Ms. Pelletier: I agree with it.

Senator Atkins: How do you implement it on some aircraft?

Ms. Pelletier: I have seen one demonstration. You would have a pass code to get through the first door. Then the first door would shut and you would be stuck between the two doors and have to enter another code before getting through the second door. It is an additional barrier. I have seen them and I think it is a good idea.

Senator Atkins: Senator Wiebe talked about some aircraft on which there is one flight attendant at the front near where you enter. Some of the larger aircraft have two seats there, with two flight attendants sitting there. You are saying that if they had the proper training they could be effective in terms of any difficulty that might arise?

Ms. Pelletier: We could, and we could also protect ourselves and be better able to handle the situation and help the passengers.

Senator Atkins: Have you had any experience with air rage?

Ms. Pelletier: Oh yes.

Senator Atkins: How do you deal with that?

Ms. Pelletier: We have no training in that either. That depends on the situation. It takes a lot of patience and a lot of diplomacy. Sometimes you end up getting whacked, bitten or having something thrown at you. We have no training on how to

Le sénateur Atkins: Qu'est-ce qu'une arme non létale?

Mme Pelletier: Il s'agit d'une arme non meurtrière qui ne peut endommager l'appareil.

Le sénateur Atkins: Le SCFP est-il favorable à ce que les pilotes soient armés?

Mme Pelletier: Nous étions contre. Des terroristes, des policiers de l'air armés, et maintenant des pilotes armés? Ce serait un champ de bataille.

M. Balnis: En outre, il convient de mentionner que les cabines de pilotage ont été renforcées et sécurisées. Il devrait y avoir des procédures empêchant les pilotes de quitter leur poste. Ces derniers ne devraient pas être autorisés à sortir pour aider les agents de bord ni attirés à l'extérieur de l'habitacle de quelque façon que ce soit. S'il existe des ressources pour former les pilotes, formons les équipages et ajoutons des policiers de l'air qualifiés.

Le sénateur Atkins: Est-ce que tous les appareils qu'utilise Air Canada sont plus sécurisés qu'ils ne l'étaient?

Mme Pelletier: Il existe une procédure temporaire. Ils devront tous l'avoir été d'ici avril 2003. Toutes les portes d'accès à la cabine de pilotage seront munies d'une barre transversale.

Le sénateur Atkins: Que pensez-vous du dispositif de double porte?

Mme Pelletier: J'y suis favorable.

Le sénateur Atkins: Comment installez-vous un tel dispositif dans un appareil?

Mme Pelletier: J'ai assisté à une démonstration. Vous devez entrer un code d'accès pour ouvrir la première porte. Ensuite, cette porte se referme derrière vous. Vous vous retrouvez donc dans un sas et vous devez entrer un autre code pour ouvrir la deuxième porte. Il s'agit d'une barrière supplémentaire. J'ai vu comment cela fonctionne et je pense que c'est un bon système.

Le sénateur Atkins: Le sénateur Wiebe a dit que sur certains appareils, il n'y avait qu'un seul agent de bord, à l'avant, près de la porte d'entrée. Dans d'autres avions, il y a deux sièges de service à cet endroit et deux agents de bord y prennent place. Êtes-vous en train de dire que si ces personnes étaient formées correctement, elles pourraient réagir efficacement à toute situation difficile?

Mme Pelletier: Certainement, et comme nous pourrions aussi nous protéger, nous serions mieux à même de faire face et d'aider les passagers.

Le sénateur Atkins: Avez-vous déjà eu affaire à des passagers turbulents, pris de ce que l'on appelle la rage de l'air?

Mme Pelletier: Oh oui.

Le sénateur Atkins: Que faites-vous en pareil cas?

Mme Pelletier: Pour cela non plus, nous n'avons pas reçu de formation. Cela dépend des situations. Il faut faire preuve de beaucoup de patience et de tact. Il arrive que nous soyons malmenés, frappés et même que l'on nous jette des objets à la

protect ourselves in those kinds of violent situations either. Sometimes we get cornered in the galleys.

Senator Atkins: CUPE has no impact on the airlines with regard to such situations?

Mr. Balnis: We try very hard. In fact, with one carrier we have developed common ground, since September 11 and the advent of unruly passengers, developed training such as they have in the United States, from level 1 through to level 4. How do you recognize a passenger who has had a bad day and refuses to buckle his seatbelt and then it escalates into a situation? How do you recognize a terrorist act? We also want basic self-protection training for flight attendants. We are on common ground with that carrier, but the carrier has 8,500 flight attendants, and if they train them and then Transport Canada comes out with something else, they cannot afford to retrain them. We both want Transport Canada to deliver. We are still waiting, but we are told they are working on it.

Ms. Pelletier: It is the turf war again.

Senator Atkins: Where is your clout; where is your leverage?

Mr. Balnis: That is why we are here tonight. We are looking for friends.

Ms. Pelletier: We are looking for help.

Mr. Balnis: We look for friends anywhere we can. We make representations to Transport Canada and to the carriers, but at the end of the day they sometimes say —

Ms. Pelletier: We are working on it.

Mr. Balnis: No, worse. We have actually had a very senior Transport Canada bureaucrat say that air rage is overplayed in the media so they do not think they should do any more. We politely told him that he was incorrect. However, since they have seen that the media has lost interest, they think that maybe air rage is not an issue and maybe September 11 will go away and maybe we will all forget and go back to normal. We fear that complacency is setting in when we should be building on it.

We try to find friends and make the best impact we can. It is also an entrenched philosophy within Transport Canada security that they feel they are doing it right and they are not very open to ideas. They are paranoid and reluctant to listen to ideas outside the box, because it could condemn them for missing September 11. It is that kind of inertia as well and it is powerful.

Senator Meighen: Are those incidents documented and do you have any information as to whether they are increasing in number or staying the same?

figure. Nous n'avons reçu aucune formation sur la façon de nous protéger face à de tels comportements violents. Il arrive aussi que des passagers nous coincent dans les offices.

Le sénateur Atkins: Le SCFP ne peut-il rien faire auprès des compagnies aériennes pour prévenir de telles situations?

M. Balnis: Nous faisons tout ce que nous pouvons. D'ailleurs, nous avons conclu une entente avec un transporteur aérien, après le 11 septembre et l'apparition du phénomène de la rage de l'air, afin d'élaborer un programme de formation semblable à celui qui existe aux États-Unis. Il y a 4 niveaux. Le tout consiste à reconnaître les passagers qui ont eu une mauvaise journée et refusent d'attacher leur ceinture et à empêcher toute escalade de la violence. Cela permet également de reconnaître un acte terroriste. Nous voulons aussi que les agents de bord reçoivent une formation de base en autodéfense. Nous avons trouvé un terrain d'entente avec ce transporteur, mais s'il décide d'assurer la formation des 8 500 agents de bord qu'il emploie et que Transports Canada arrive ensuite avec quelque chose d'autre, ce transporteur n'aura pas les moyens de reformer les agents de bord. Nous voulons que Transports Canada livre la marchandise. Nous attendons toujours; il nous a dit qu'il s'en occupait.

Mme Pelletier: C'est encore une guerre de territoire.

Le sénateur Atkins: Pourquoi n'usez-vous pas de votre pouvoir, pourquoi n'exercez-vous pas de moyens de pression?

M. Balnis: C'est pour cela que nous sommes ici ce soir. Nous cherchons des alliés.

Mme Pelletier: Nous cherchons de l'aide.

M. Balnis: Nous cherchons des alliés partout où nous le pouvons. Nous faisons valoir nos points de vue auprès de Transports Canada et des transporteurs, mais ils finissent par nous dire...

Mme Pelletier: Nous y travaillons.

M. Balnis: Non, pire. Nous avons reçu la visite d'un très haut fonctionnaire de Transports Canada qui nous a dit que le phénomène de la rage de l'air avait été exacerbé par les médias et qu'il ne pensait pas qu'il fallait faire plus. Nous lui avons poliment dit que ce n'était pas une bonne stratégie. Toutefois, comme le ministère a vu que les médias s'intéressaient moins à cette question, il considère peut-être que la rage de l'air n'est pas un problème, que nous allons progressivement oublier ce qui s'est passé le 11 septembre et que tout finira par rentrer dans l'ordre. Cette complaisance nous désole puisque nous devrions au contraire prendre des mesures préventives.

Nous essayons de trouver des alliés et d'exercer le plus d'influence possible. Il est aussi vrai que Transports Canada a une philosophie très arrêtée en matière de sécurité car il considère qu'il fait bien son travail. Il est assez réfractaire aux idées des autres. Il est même paranoïaque et peu ouvert sur l'extérieur, craignant qu'on ne l'accuse de ne pas avoir prévu le 11 septembre. On fait également face à ce type d'inertie très ancrée.

Le sénateur Meighen: Ces incidents ont-ils été rapportés et répertoriés; avez-vous des informations permettant de déterminer si leur nombre augmente ou demeure stable?

Ms. Pelletier: Air rage?

Senator Meighen: Yes.

Ms. Pelletier: It is still happening.

Senator Meighen: I am sure it is still happening, but is it increasing or decreasing and are the incidents documented?

Ms. Pelletier: They are all documented.

Senator Meighen: If an incident occurs, you write a report and file it somewhere?

Ms. Pelletier: Yes, we have a specific reporting form for an unruly passenger situation.

Senator Meighen: That would go to Transport Canada?

Mr. Balnis: Not necessarily. We are hoping that they will develop a reporting format. They have a notice of proposed amendment to create a reporting form so Transport Canada can develop a database and so we can track it.

Senator Meighen: Where does it go now; into a wastepaper basket?

Mr. Balnis: It stays within the carrier. There is no requirement necessarily to consolidate it, so one could look at carriers A, B and C and see whether there is a trend at one carrier or whether there is a system. Each carrier has its reports. Each flight attendant prepares a flight report detailing incidents.

Senator Meighen: Is it not public information?

Mr. Balnis: It is within each corporation. We are hoping that certain basic details will be put into a central database so we can start analyzing things. We are hoping that that will emerge shortly. September 11 threw everything off and now we want to put the pieces together. We can do it right once so that the carriers save money and our flight attendants are properly trained.

Senator Atkins: If you were to pick a model of the best security process from any airline that flies around the world, which one would you pick?

Ms. Pelletier: I would not necessarily look at an airline. I have seen some of them. Some were too aggressive, some were too kung fu type thing. I would look at what law enforcement people teach their officers with regard to how to face a situation and talk it down. Verbal judo is what I am looking for, as far as words are concerned. One of the carriers that is looking at developing that training is looking at a law enforcement training package on how to deal with somebody who is very aggressive and things like that — verbal judo, self defence, how to put on handcuffs. That is another thing. We have restraint ties onboard aircraft and we are

Mme Pelletier: Vous voulez parler des cas de rage de l'air?

Le sénateur Meighen: Oui.

Mme Pelletier: Il y en a encore.

Le sénateur Meighen: J'en suis sûr, mais observe-t-on une augmentation ou une diminution des incidents, et ceux-ci sont-ils rapportés par écrit?

Mme Pelletier: Oui, tous.

Le sénateur Meighen: Lorsqu'un incident se produit, vous faites un rapport que vous classez quelque part, n'est-ce pas?

Mme Pelletier: Oui, nous disposons d'un formulaire de rapport spécial que nous devons remplir toutes les fois que nous avons affaire à un passager turbulent.

Le sénateur Meighen: L'envoyez-vous à Transports Canada?

M. Balnis: Pas nécessairement. Nous attendons que le ministère mette au point une procédure de rapport. Il existe une proposition d'amendement destinée à établir un formulaire de rapport pour que Transports Canada crée une base de données et que nous fassions le suivi des cas.

Le sénateur Meighen: Où sont envoyés les rapports, actuellement, finissent-ils dans la corbeille à papier?

M. Balnis: C'est le transporteur qui les garde. Il n'y a pas d'exigences relatives à la consolidation des données concernant un transporteur A, B ou C, afin de dégager une tendance pour un transporteur particulier ou voir s'il y a un système. Chaque transporteur a ses propres rapports. Chaque agent de bord prépare un compte rendu de vol dans lequel il décrit en détail les incidents éventuels.

Le sénateur Meighen: Le public a-t-il accès à ces renseignements?

M. Balnis: Non, ces données sont conservées par les compagnies aériennes. Nous espérons que certaines informations essentielles seront consignées dans une base de données centrale pour que nous puissions commencer à analyser certaines questions. Nous espérons que ce sera possible bientôt. Les événements survenus le 11 septembre ont fait voler tout cela en éclat et nous voudrions maintenant recoller les morceaux. Nous voulons réussir du premier coup pour permettre aux transporteurs d'épargner de l'argent et à nos agents de bord d'être formés adéquatement.

Le sénateur Atkins: Si vous deviez choisir le meilleur modèle en matière de procédures de sécurité parmi les différentes compagnies aériennes dans le monde, lequel choisiriez-vous?

Mme Pelletier: Je ne choisirais pas nécessairement celui d'une compagnie aérienne. J'en ai vu plusieurs. Certains sont trop agressifs, d'autres trop spectaculaires. J'aimerais mieux que les services chargés de l'application de la loi forment les agents pour leur apprendre à faire face à des situations du genre et à calmer le jeu. Je préfère le combat verbal. Un des transporteurs aériens qui essaie de mettre en place cette formation veut que les agents apprennent à maîtriser un passager très agressif, par exemple — le combat verbal, l'autodéfense et la façon de mettre les menottes. Ça, c'est autre chose. Il y a des nécessaires d'immobilisations à

not even trained in how to use them. We are looking at that. We are looking at different airlines. I would not pick one airline in particular. I would look at different modules of training.

Senator Atkins: But you are certainly in support of openness.

Ms. Pelletier: Absolutely.

Senator Smith: With regard to air rage, does the carrier keep this information in a computer program and then refuse tickets to people who have exhibited air rage?

Mr. Balnis: They do, and the Canadian Transportation Agency has upheld their right to do that, as long as it is clearly specified in their tariffs. In most cases they have been upheld. There was one recent case in which it was overturned because the airline did not have it spelled out. As long as it is publicly known, in the small print on the back of your ticket, and it is reasonable, the CTA has been upholding it, and they deserve credit for doing so because it helps.

Senator Smith: In response to Senator Meighen's question about if you could do one thing, you talked about training. You have been with Air Canada the whole time, have you not?

Ms. Pelletier: That is correct.

Senator Smith: Let us focus on Air Canada for a bit. They have had a rough financial ride in recent years. In a recent quarter they were actually in the black, which I am sure employees felt good about.

Let us leave government out of this for a second.

What is driving the resistance? Let us consider just the training program. Is it purely cost driven?

Ms. Pelletier: Before September 11, it was a cost thing. Since September 11, it is a priority thing. Unless they are told that they have to do it by a certain date, that they have to train all their flight attendants by a certain date in a specific matter, I do not know if they are going to do it without being forced to; and also the fact that, like Richard was explaining before, they are a little reluctant to develop training because all training that a carrier does has to be approved by Transport Canada. So if they prepare a training package and then they send it to Transport, Transport find themselves in a situation where they cannot approve it because they do not have a basis to approve it on. So they are sort of reluctant to go ahead with the training. Once Transport gets their act together and they do develop a training standard, it does not mean that air carriers' training is actually going to meet that standard. So there is a reluctance to go ahead. We are pushing really hard to do it, and I have started working with Air Canada to develop training, but it is a slow process, and also it has been a question of priorities.

bord des avions, et on ne nous a jamais appris à nous en servir. Nous surveillons l'évolution de la situation dans différentes compagnies aériennes. Je ne choisirais pas de compagnies en particulier, mais je comparerais différents modules de formation.

Le sénateur Atkins: Mais vous êtes certainement favorable à l'ouverture.

Mme Pelletier: Absolument.

Le sénateur Smith: En ce qui concerne le phénomène de la rage de l'air, est-ce que les transporteurs conservent les données dans un ordinateur et verbalisent ensuite les personnes qui se sont montrées agressives?

M. Balnis: Oui, c'est ce qu'ils font, et l'Office des transports du Canada le leur permet, tant que c'est clairement précisé dans leurs tarifs. Dans la plupart des cas, ce droit a été confirmé. Récemment, il y a eu un cas où le processus a avorté parce que la compagnie aérienne ne l'avait pas clairement spécifié. Tant que le public est informé, que c'est indiqué dans la petite partie imprimée au verso du billet et que c'est raisonnable, l'Office canadien des transports le permet, ce dont nous nous félicitons, puisque c'est vraiment utile.

Le sénateur Smith: Lorsque le sénateur Meighen vous a demandé quel changement devrait être fait, vous avez parlé de formation. Vous travaillez chez Air Canada depuis tout ce temps, n'est-ce pas?

Mme Pelletier: C'est exact.

Le sénateur Smith: Parlons un peu d'Air Canada. Les dernières années ont été difficiles sur le plan financier. La société a tout de même affiché un bénéfice trimestriel, il n'y a pas longtemps, et je suis certain que les employés en étaient ravis.

Laissons le gouvernement de côté pendant quelques minutes.

Quel est le moteur de cette résistance? Par exemple, est-ce que le seul facteur pris en considération pour le programme de formation est le coût?

Mme Pelletier: Avant le 11 septembre, c'était une question de coût. Depuis le 11 septembre, c'est une question de priorité. S'il n'y a pas de date limite pour former tous les agents de bord, je ne sais pas si le transporteur le fera s'il n'y est pas forcé. Et, comme l'a expliqué Richard un peu plus tôt, les transporteurs manifestent une certaine réticence à donner la formation parce que toute la formation fournie par un transporteur doit être approuvée par Transports Canada. Donc, s'ils préparent un programme de formation et qu'ils le soumettent, Transports Canada ne peut pas l'approuver parce qu'aucune base n'a été définie pour l'approbation de pareils programmes. Ils hésitent donc à donner de la formation. Lorsque Transports Canada sera prêt et qu'il aura élaboré une norme de formation, il n'est pas dit que la formation offerte par les transporteurs aériens satisfera nécessairement à cette norme. C'est pourquoi ils hésitent. Nous faisons vraiment tout ce que nous pouvons pour qu'ils donnent cette formation. J'ai d'ailleurs commencé à travailler avec Air Canada à mettre sur pied un programme de formation, mais cela prend du temps et c'est aussi une question de priorité.

There has been other training — three-day training that has occurred just recently for a new kind of product, and that sort of overrode security training.

Senator Smith: As a condition for a carrier's licence, obviously there would be training requirements for pilots, and exams and tests?

Ms. Pelletier: The same thing with us.

Senator Smith: What are the requirements for flight attendants?

Ms. Pelletier: Every year, we have to undergo annual training, and there is a training standard developed by Transport Canada. Air carriers must follow the training standard. Every year they can modify it. This year, we will teach about ditching with an actual raft, and the next year we will do live firefighting and then a little bit of first aid. They can modify it a little. Right now we are working on the annual training for 2003. When they work on the training, they develop it and then they go to Transport and say, "Is this okay? Does it meet all the requirements of the training standard?" But there is nothing in there on security training.

Senator Smith: Do you have a sense of whether Transport Canada monitors this training, or do you know?

Ms. Pelletier: That is why we are involved, to ensure it meets the requirements. They do meet the requirements of the training standard, as far as what is required by the Canadian aviation regulations now, but there is no requirement to do security training.

Mr. Balnis: The security training is very minimal. It is in the air carriers security measures Appendix 8; and security is updating that because they realize it reflects the 1970s and not the 21st century. So we are waiting for them to update that, and then the two of them will put it together, but hopefully they will find a way to do that.

Senator Smith: As a matter of policy, does CUPE have a position on this? We heard from the Auditor General prior to your appearance. The primary issue before them was the security surcharge of \$12 and all the money it is generating. If you take \$12 times something in the neighbourhood of 100 million passengers per year in this country, we are talking over \$1 billion per year. Who do you see as making this training happen? Should Transport Canada have a training school toward which some of this money goes? In that way, they could deal with these security issues. Do you think the ball should be purely in the court of the airlines? Have you sorted out a position that might work so as to ensure that all the attendants get the appropriate

D'autres genres de programmes de formation sont donnés. Par exemple, on a récemment offert une formation de trois jours à propos d'un nouveau genre de produit. Cette formation a en quelque sorte éclipsé la formation sur la sécurité.

Le sénateur Smith: Pour qu'un transporteur puisse obtenir son permis, je suppose que ses pilotes doivent répondre à certaines exigences, qu'ils doivent réussir certains examens ou tests par exemple?

Mme Pelletier: Nous aussi.

Le sénateur Smith: Quelles sont les exigences en ce qui concerne les agents de bord?

Mme Pelletier: Chaque année, nous devons suivre une formation et répondre à la norme de formation élaborée par Transports Canada. Les transporteurs aériens doivent respecter la norme, qui peut être modifiée tous les ans. Cette année, nous enseignerons aux agents de bord comment amerrir à l'aide d'un vrai radeau. L'année prochaine, nous leur enseignerons comment éteindre un feu en simulant un véritable incendie et nous parlerons un peu des premiers soins. De petits changements peuvent être apportés à la formation. En ce moment, nous préparons la formation annuelle de 2003. Lorsque l'élaboration du programme de formation est terminée, il faut obtenir l'approbation de Transports Canada, qui doit confirmer que toutes les exigences de la norme de formation sont satisfaites. Cependant, rien n'est prévu pour la formation sur la sécurité.

Le sénateur Smith: Croyez-vous que Transports Canada contrôle cette formation? Êtes-vous au courant?

Mme Pelletier: C'est la raison pour laquelle nous y participons, pour que la formation réponde aux exigences. Les transporteurs répondent aux exigences de la norme de formation conformément aux règlements canadiens de l'aviation en vigueur, mais il n'existe aucune exigence en matière de formation sur la sécurité.

M. Balnis: La formation donnée en matière de sécurité est vraiment minimale. Elle est décrite à l'annexe 8 des mesures de sécurité que doivent prendre les transporteurs aériens; et les services de sécurité ont entrepris la mise à jour de ces mesures parce qu'ils se rendent compte que celles-ci reflètent les conditions qui existaient dans les années 70 et qu'elles ne tiennent pas compte des nouvelles réalités du XXI^e siècle. Nous attendons donc que ces mesures soient mises à jour. Ensuite, les deux transporteurs mettront leurs mesures en commun, et il est à espérer qu'ils réussiront à le faire.

Le sénateur Smith: Le SCFP a-t-il une opinion au sujet du principe? Avant votre témoignage, nous avons entendu celui de la vérificatrice générale. Il a été surtout question de la surtaxe de sécurité de 12 \$ et de toutes les recettes qu'elle produit. Si l'on multiplie le montant de 12 \$ par les quelque 100 millions de personnes qui prennent l'avion chaque année au pays, on obtient plus d'un milliard de dollars par année. Selon vous, qui devait être responsable de cette formation? Transports Canada devrait-il établir une école de formation financée en partie par le produit de la surtaxe? Il pourrait ainsi répondre aux besoins en matière de sécurité. Croyez-vous au contraire que les transporteurs aériens devraient assumer seuls cette responsabilité? En êtes-vous arrivés

training, with specific reference to security measures? Might some of that money that is being generated go to such a facility; or has there been any thought of something like that?

Mr. Balnis: I would like to answer that. After Justice Moshansky looked into the crash of Air Ontario at Dryden, one of the products of that was an improved flight attendant training standard, which is an enabling standard by Transport Canada. As France explained, the carriers follow that. That is the route to go.

We believe we should strengthen those aspects — unruly passengers and security training — and that would be then the regulated norm that the carriers need to follow. It will be a consistent, level expectation. The carriers will train their cabin crew to meet those standards. If there were additional costs —

Senator Smith: So you see the carriers doing that.

Mr. Balnis: That is right. They would do it now.

Ms. Pelletier: They have the facilities. They have the training facilities.

Mr. Balnis: The simulators.

Senator Smith: Air Canada would, but I do not know if Bearskin would, for example.

Mr. Balnis: No. They do. Our Calm Air flight attendants, our Cathay Pacific flight attendants, FirstAir, Air Transat, are all trained; they have company training. I guess in terms of if the company said, "Well, listen now, it is adding two days of training that you have mandated on us," we would not be adverse to the carriers coming forward to say, "We need some assistance." It is not part of CATSA's responsibility, but our understanding of the legislation is there are duties assigned. They have started out with security screening. They have done air marshals. They have assigned two more tasks, and maybe the question of finding funding for the carriers to do that is fine.

Now, they did get a \$100-million break because security screening was taken off the carriers. But you are absolutely right; the carriers are all suffering around the world, and in Canada as well. We should know. We are trying to bargain a collective agreement with Air Canada just as we speak. Times are tough there. Maybe if there were additional training, that \$12 could be used. We are open to that, as long as that training does happen.

Senator Smith: Are you aware of any countries that are moving in that direction?

Ms. Pelletier: That are training their flight attendants?

à une prise de position qui ferait en sorte que tous les agents de bord reçoivent une formation convenable en matière de sécurité? Est-ce qu'une partie des recettes de la surtaxe pourrait être affectée à l'établissement d'une école de formation? A-t-on pensé à quelque chose du genre?

M. Balnis: J'aimerais répondre à cette question. L'enquête du juge Moshansky sur l'écrasement d'un appareil d'Air Ontario à Dryden a entre autres mené à l'adoption d'une norme de formation améliorée pour les agents de bord, une norme de Transports Canada à acquérir. Comme France l'a expliqué, les transporteurs aériens respectent cette norme. C'est la voie à suivre.

Il faudrait renforcer ces aspects - soit la formation en matière d'indiscipline des passagers et de sécurité - qui deviendraient alors les normes que doivent respecter les transporteurs. Les attentes seraient ainsi uniformes et identiques pour tous. Les transporteurs formeraient leur personnel de bord pour qu'il réponde à ces exigences. S'il y avait des coûts additionnels...

Le sénateur Smith: Donc, selon vous, les transporteurs devraient fournir cette formation.

M. Balnis: Oui. Ils pourraient le faire dès maintenant.

Mme Pelletier: Ils ont les installations de formation requises.

M. Balnis: Les simulateurs.

Le sénateur Smith: Air Canada le ferait, mais je ne sais pas si ce serait le cas de Bearskin, par exemple.

M. Balnis: Non. Ils le font. Nos agents de bord de Calm Air, de Cathay Pacific, de FirstAir et d'Air Transat reçoivent tous de la formation du transporteur. Je crois que si le transporteur demandait de l'aide en expliquant qu'il doit donner deux jours de formation de plus à son personnel, nous ne nous y opposerions pas. Il ne s'agit pas vraiment d'une responsabilité de l'ACSTA, mais certaines obligations sont prévues par la loi. Il y a d'abord eu les contrôles de sécurité, puis les policiers des airs. Deux responsabilités supplémentaires ont été ajoutées, et il faut peut-être discuter du financement de ces nouvelles mesures.

Toutefois, puisque les contrôles de sécurité ne font plus partie des responsabilités des transporteurs, leurs obligations ont été réduites de 100 millions de dollars. Mais, vous avez probablement raison, les temps sont difficiles pour les transporteurs de tous les coins du monde, y compris pour ceux du Canada. Nous sommes bien placés pour le savoir. Nous sommes en train de négocier une convention collective avec Air Canada, qui vit une période difficile. La surtaxe de 12 \$ pourrait peut-être servir à payer la formation additionnelle requise. Nous ne rejetons pas cette possibilité, pourvu que la formation soit offerte.

Le sénateur Smith: Savez-vous si des pays ont adopté cette voie?

Mme Pelletier: Si des pays forment leurs agents de bord?

Senator Smith: Either funding it or having requirements for licensing purposes that attendants receive security training?

Mr. Balnis: Is there a government that is providing extra funding for the additional training as required after September 11? I do not know. I just do not know.

Ms. Pelletier: One of the obstacles that I am coming across with Air Canada as far as their training is concerned — some of the training is three days, some of the training is four days, some training is two days, and in my discussions with Air Canada, they want to make it a half a day, a half a day or a day. Now, it is all very nice to talk about training, but we have to look at the actual value of that training and we have to look at the adequacy of that training.

If additional funding can be provided to the carrier to ensure that we get proper training, that makes a lot of sense. But I do not know of any countries where it is a requirement and where funding —

Senator Smith: Are there no airlines that you can point to anywhere that are a role model to some extent?

Ms. Pelletier: British Airways

Mr. Balnis: Our sister union in the United States, as part of September 11, had a demonstration saying, "We need better training," so the U.S. models are not very good.

There may be some other offshore models, but we are trying to develop something in Canada, within North America, and so far, we have not. Transport Canada hired consultants who looked at the security models of Israel, Germany and England, and came to the conclusion that they were appropriate to those three cultures. Canada should have something different. I do not know how much they were paid. At the end of that analysis, we sort of said, "Okay, what is good for Canada?" and they really had no lessons for us. That is a problem. You can look and pick and choose. That is why we developed our 54-point agenda, to try to address those and bring those practices together. We just cannot point and say, "Airline X is the best; if we were only like them," because not everyone has the best features, unfortunately.

The Chairman: Senator Banks has a short supplementary on this point.

Senator Banks: To which you can answer yes or no, Mr. Balnis. Did I correctly understand you to say that if Air Canada put forward a believable two-day program for flight attendants, that CUPE would agree that the flight attendants would undergo that at no cost to Air Canada?

Le sénateur Smith: Si des pays financent cette formation ou s'ils ont établi des exigences en matière de formation de sécurité pour les agents de bord dans le cadre de l'octroi de licences?

M. Balnis: Vous voulez savoir si un gouvernement a débloqué des fonds supplémentaires pour la formation additionnelle exigée par les événements du 11 septembre? Je ne sais pas. Je ne le sais vraiment pas.

Mme Pelletier: Un des obstacles que je dois surmonter chez Air Canada en ce qui concerne la formation, c'est que certains volets de la formation durent trois jours, d'autres, quatre jours et d'autres encore, deux jours. Air Canada aimerait ramener cette durée à une demi-journée ou à une seule journée. C'est bien de parler de formation, mais nous devons tenir compte de la valeur réelle et de la pertinence de cette formation.

Il serait sensé de verser des fonds additionnels au transporteur pour qu'il fournisse la formation adéquate. Mais je ne connais pas de pays qui a de telles exigences et qui finance...

Le sénateur Smith: Il n'y a pas un seul transporteur aérien qui pourrait en quelque sorte servir de modèle?

Mme Pelletier: Il y a British Airways.

M. Balnis: Après les événements du 11 septembre, notre syndicat affilié aux États-Unis a manifesté pour obtenir une meilleure formation. Donc, les modèles américains ne sont pas très bons.

Il existe peut-être d'autres modèles à l'étranger, mais nous tentons de mettre en place des mesures spécifiques au Canada, à l'Amérique du Nord. Jusqu'à maintenant, nous n'y sommes pas arrivés. Transports Canada a embauché des conseillers qui ont examiné les modèles de sécurité d'Israël, de l'Allemagne et de l'Angleterre. Ils en sont venus à la conclusion que ces modèles étaient adaptés aux trois cultures en question et que le modèle du Canada devrait être différent. Je ne sais pas combien on a payé ces conseillers, mais à la fin de leur analyse, nous leur avons demandé ce qui conviendrait au Canada, et ils n'avaient pas de réponse à nous donner. C'est un grave problème. On peut analyser les modèles existants et en choisir une composante ici, une autre là. C'est la raison pour laquelle nous avons établi notre programme en 54 points: pour essayer de répondre à cette question et pour tenir compte de toutes ces pratiques. On ne peut pas simplement affirmer que tel ou tel transporteur est le meilleur et que nous devons adopter ses pratiques puisque, malheureusement, ils n'ont pas tous ce qu'il y a de mieux.

Le président: Le sénateur Banks a une brève question supplémentaire à ce sujet.

Le sénateur Banks: À laquelle vous pouvez répondre par oui ou par non, monsieur Balnis. Si je vous ai bien compris, si Air Canada met sur pied un programme de formation crédible de deux jours pour les agents de bord, le SCFP serait d'accord pour que les agents de bord suivent cette formation sans qu'Air Canada n'ait à en assumer les coûts?

Mr. Balnis: If they justified it as incremental costs meeting the requirements of September 11, yes, we would be open to that. We would not say, "Hang on, the one- or two-day annual recurrent training now is going to be paid by the government," no; but if they said we have to train our flight attendants, to have better initial training in the security procedures and unruly passengers and it was a choice of having it or not, I think we would be sitting here with Air Canada. We are not adverse to that. We rarely do so, but on that one, because training is such a high priority, we would. Like I say, we do it rarely, but we have common ground and we try to find friends.

Senator Wiebe: If I were 19 years old and applied to Air Canada to be a flight attendant and was successful, how long would my training period be before I start working?

Ms. Pelletier: Five weeks.

Senator Wiebe: I imagine that you have given this some thought. How long a period will be required to train that same attendant to be able to recognize whether something is a bomb or not, or to be able to recognize air rage? What kind of a program have you people thought of?

Ms. Pelletier: In order to be able to sort of look at a passenger and to identify a possible terrorist, or the whole —

Senator Wiebe: The whole bag. You were saying one of the greatest things needed now is training.

Ms. Pelletier: Yes.

Senator Wiebe: I do not believe very strongly in these add-ons, where someone goes for training for half a day, or one or two days. It is a waste of time, to be honest with you, and you do not get proper training. I think you should have either a complete refresher course that takes a fair length of time or the basic training right at the start. How long a period would that be?

Ms. Pelletier: That is a very good question. Based on some of the training that I have seen, one very good, comprehensive one was about five days training for somebody who has never — let us say as an initial course.

Senator Wiebe: Would you say then, if someone gave you five days, that you would feel comfortable?

Ms. Pelletier: I would feel much more comfortable and much more confident in my ability to be able to deal with the situation.

Senator Wiebe: Are there exams or things to pass in order to qualify?

Ms. Pelletier: Right now, we need to pass 100 per cent of our annual training, so I would say that there would have to be some sort of exam, some sort of drills. We do drills now in a simulator. We do scenarios with fires and noise and our simulator moves and

M. Balnis: Si les transporteurs démontrent que ces coûts additionnels résultent des exigences mises en place à la suite des événements du 11 septembre, nous pourrions envisager une telle possibilité. Il ne faudrait pas qu'ils s'attendent à ce que la formation annuelle habituelle d'un jour ou deux soit payée par le gouvernement. Mais, s'ils affirmaient devoir former leurs agents de bord pour que ceux-ci connaissent mieux les mesures relatives à la sécurité et à l'indiscipline des passagers, et s'il fallait choisir d'offrir la formation ou de ne pas l'offrir, je crois que nous aurions déjà entamé les discussions avec Air Canada. Nous ne sommes pas opposés à cette idée. Nous agissons rarement ainsi, mais dans ce cas, puisque la formation est une si grande priorité, nous le ferions. Comme je le disais, nous n'agissons pas souvent de la sorte, mais nous sommes d'accord avec l'idée et nous tentons de nous faire des alliés.

Le sénateur Wiebe: Si j'étais embauché à 19 ans comme agent de bord chez Air Canada, quelle serait la durée de ma période de formation avant que je puisse commencer à travailler?

Mme Pelletier: Cinq semaines.

Le sénateur Wiebe: Je suppose que vous y avez déjà pensé, mais quelle devrait être la période de formation de ce même agent de bord pour qu'il puisse reconnaître une bombe ou un cas de rage de l'air? Quel genre de programme avez-vous envisagé?

Mme Pelletier: Pour simplement savoir repérer un terroriste potentiel parmi les passagers ou pour obtenir une formation complète?

Le sénateur Wiebe: Une formation complète. Vous avez dit que l'un des plus grands besoins à combler était la formation.

Mme Pelletier: Oui.

Le sénateur Wiebe: Je ne crois pas beaucoup à la formation complémentaire d'une demi-journée, d'une journée ou de deux jours. Pour être honnête, je crois que c'est une perte de temps et que la formation fournie n'est pas adéquate. Je crois qu'un cours complet de recyclage d'une durée assez longue devrait être donné ou que la formation de base devrait être fournie dès l'entrée en fonction. Quelle devrait être la durée de cette formation?

Mme Pelletier: C'est une excellente question. Les meilleurs cours de formation que j'ai vus — ils étaient offerts à des personnes qui suivaient le cours pour la première fois — durent cinq jours environ.

Le sénateur Wiebe: Vous sentiriez à l'aise dans vos fonctions après une formation de cinq jours?

Mme Pelletier: Je me sentirais beaucoup plus à l'aise et beaucoup plus apte à faire face à de telles situations.

Le sénateur Wiebe: Les agents de bord doivent-ils passer des examens ou des tests de qualification?

Mme Pelletier: En ce moment, nous devons obtenir une note de 100 p. 100 lors de notre formation annuelle. Donc, je crois qu'il faudrait qu'il y ait un examen ou des exercices pratiques. Nous faisons de tels exercices à l'aide de simulateurs. Nous

all sorts of things. I would say scenarios, and teach us how to put on restraints if we have to. We have equipment on board; teach us how to protect ourselves. Give us the confidence in ourselves.

Senator Wiebe: As a union, what would happen then if we got our wish and there was a five-day training period required? What would happen if a flight attendant who has been in the employ of an airline company for 10 years is not able to pass that training? What then happens to that individual?

Ms. Pelletier: What happens now is, if you don't get 100 per cent on your marks, depending on if you had two or three mistakes on the exam, then you would have a rewrite, or if you did not meet the criteria for program evaluation when we do our actual drills — we do actual drills in the simulator — they make you redo it, and even after a second try, if you are not successful, then they give you an opportunity to attend another training. Then, if you fail that, you don't meet the requirements; therefore, you are no longer competent as a flight attendant.

Senator Wiebe: So then you would lose your job?

Ms. Pelletier: That is correct, but that is what we do now.

Senator Forrestall: Who should do this training? Should the airlines do it or should the government do it?

Ms. Pelletier: I would suggest professionals who are used to teaching that sort of thing, because we are having this discussion for other kinds of training; first aid, for example. We believe that first aid training should be done by somebody who has been certified by a recognized organization in first aid training. We are having still a little bit of discussion on that with Transport Canada. Giving a training syllabus to a flight attendant off the line and saying, "Here, go teach this," is not what I consider requirements to properly train. And from the people I have spoken to, especially the law enforcement people, they have people that are specifically trained to teach how to do verbal judo and how to put on restraints and that. It would have to be some people who are professionals in that area.

Senator Forrestall: You would then include, perhaps, officers of a national police force?

Ms. Pelletier: The RCMP or some other — yes.

Senator Forrestall: Do you get any training in your own self-control?

Ms. Pelletier: No.

Senator Forrestall: That is so important in the military and police and what not; you do not have any of that?

Ms. Pelletier: It comes from experience, and I guess they sort of screen you when they hire you, but there is no training like that.

reconstituons des incendies et du bruit; les simulateurs bougent et ainsi de suite. J'opterais pour les exercices pratiques et les méthodes d'utilisation des dispositifs de contention. Nous avons de l'équipement à bord; on doit nous enseigner comment nous protéger. On doit nous enseigner à avoir confiance en nous.

Le sénateur Wiebe: En ce qui concerne le syndicat, que se passerait-il si nous obtenions ce que nous voulons, c'est-à-dire une période de formation de cinq jours? Que se passerait-il si un agent de bord à l'emploi d'un transporteur depuis dix ans ne réussissait pas cette formation? Qu'advierait-il de cette personne?

Mme Pelletier: Actuellement, lorsqu'un agent de bord n'obtient pas une note de 100 p. 100 à l'examen, qu'il a commis deux ou trois fautes, il doit le reprendre. S'il ne répond pas aux exigences d'évaluation du programme lors des exercices pratiques, des exercices à l'aide du simulateur, il doit refaire l'exercice. S'il ne réussit toujours pas après un deuxième essai, il peut suivre une autre formation. S'il échoue une fois de plus, s'il ne répond pas aux exigences, il n'est plus qualifié à titre d'agent de bord.

Le sénateur Wiebe: Il perd donc son emploi?

Mme Pelletier: C'est exact. C'est ainsi que cela se passe.

Le sénateur Forrestall: Qui, des transporteurs aériens ou du gouvernement, devrait donner cette formation?

Mme Pelletier: Il faudrait selon moi avoir recours à des professionnels qui ont l'habitude de donner ce genre de formation. Nous avons le même débat dans d'autres domaines de formation, par exemple pour le secourisme. La formation en premiers soins devrait être donnée par une personne certifiée par un organisme reconnu en formation de premiers soins. Nous avons toujours certains points à régler à ce sujet avec Transports Canada. Je ne crois pas qu'il suffise de remettre un plan de cours à un agent de bord et de lui demander de donner le cours pour offrir une formation adéquate. Les personnes avec lesquelles j'ai discuté de cette question, surtout dans le secteur du maintien de l'ordre, m'ont confirmé que des personnes étaient spécialement formées pour enseigner comment avoir le dessus dans un échange verbal et comment utiliser des dispositifs de contention, par exemple. Il faudrait que ce soit des professionnels du domaine.

Le sénateur Forrestall: Donc, il faudrait peut-être que des agents d'un corps policier national participent à la formation?

Mme Pelletier: Oui, la GRC ou d'autres agents.

Le sénateur Forrestall: Recevez-vous de la formation en maîtrise de soi?

Mme Pelletier: Non.

Le sénateur Forrestall: C'est très important pour les militaires, les policiers et bien d'autres. Vous ne recevez aucune formation du genre?

Mme Pelletier: On l'acquiert avec le temps, et je suppose qu'il s'agit d'une qualité recherchée lors des entrevues de sélection, mais il n'y a pas de formation du genre.

The Chairman: I would like to thank you both for appearing before us. We found your testimony to be very helpful. We may come back to you with further questions in the future.

To those of you at home following our work, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of our committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee continued *in camera*.

Le président: Je voudrais vous remercier tous deux d'avoir répondu à notre invitation. Vos témoignages nous ont été très utiles. Nous aurons peut-être d'autres questions à vous poser à une date ultérieure.

Les téléspectateurs qui suivent nos travaux de chez eux peuvent visiter notre site Web, à l'adresse www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages, ainsi que le calendrier officiel des séances. Vous pouvez aussi communiquer avec le greffier du comité, au 1-800-267-7362, pour obtenir de plus amples renseignements ou pour entrer en contact avec des membres du comité.

Le comité poursuit ses délibérations à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES:

From the Office of the Auditor General of Canada:

Sheila Fraser, Auditor General of Canada;
Shahid Minto, Assistant Auditor General;
Peter Kasurak, Principal.

From the Canadian Union of Public Employees (CUPE):

Richard Balnis, Senior Research Officer;
France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline
Division.

TÉMOINS:

Du Bureau du vérificateur général du Canada:

Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada;
Shahid Minto, vérificateur général adjoint;
Peter Kasurak, directeur principal.

Du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP):

Richard Balnis, attaché de recherche principal;
France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division
transport aérien.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, November 25, 2002
Wednesday, November 27, 2002

Issue No. 4

Third and fourth meetings on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 25 novembre 2002
Le mercredi 27 novembre 2002

Fascicule n° 4

Troisième et quatrième réunions concernant:

L'étude sur la nécessité d'une
politique nationale sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, November 25, 2002

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 5:05 p.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Smith, P.C., and Wiebe (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future business *in camera*.

At 5:58 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:05 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Canadian Air Transport Security Authority:

Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer;

Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations;

Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management.

As an individual:

Mr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations, University of Manitoba.

The Chair presented the Queen's Golden Jubilee Medal to Mr. Dan Turner.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the Parliament of Canada Act, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Mr. Duchesneau, Mr. Duncan and Mr. Baker in the form prescribed by the Act.

Mr. Duchesneau made a statement and, along with Mr. Duncan and Mr. Baker, responded to questions.

At 7:44 p.m., the committee suspended its sitting.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 25 novembre 2002

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 17 h 05, dans la salle 160-S (salle du sous-comité), édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Smith, c.p., et Wiebe (8).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; le major-général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller national pour la sécurité; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 17 h 58, le comité suspend sa séance.

À 18 h 05, le comité poursuit ses travaux en public dans la salle 160-S.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Voir le texte intégral de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien:

M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction;

M. Mark Duncan, vice-président, Opérations;

M. Mike Baker, vice-président, Gestion générale.

À titre personnel:

M. Peter St. John, professeur à la retraite, Relations internationales, Université du Manitoba.

Le président présente à M. Dan Turner la Médaille du jubilé d'or de la Reine.

La greffière, une personne nommée par le Président du Sénat pour assermenter les témoins conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch: P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment à M. Duchesneau, à M. Duncan et à M. Baker de la manière prescrite par la loi.

M. Duchesneau fait une déclaration et, en compagnie de M. Duncan et de M. Baker, répond aux questions.

À 19 h 44, le comité suspend ses travaux.

At 7:50 p.m., the committee continued its sitting.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the Parliament of Canada Act, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Mr. St. John in the form prescribed by the *Act*.

Mr. St. John made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [Remarks by Mr. Jacques Duchesneau, Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 4 "10")
- ["Brief to the Senate Committee on Terrorism" by Peter St. John] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 4 "11")

At 9:15 p.m., the committee proceeded *in camera* to consider future business of the committee.

At 9:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 27, 2002
(7)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 12:03 p.m. in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny and Meighen (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.)

À 19 h 50, le comité reprend ses travaux.

La greffière, une personne nommée par le Président du Sénat pour assermenter les témoins conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch: P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment à M. St. John de la manière prescrite par la Loi.

M. St. John fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés en preuve auprès de la greffière.

- [Remarques par M. Jacques Duchesneau, premier dirigeant, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 4 «10»)
- [«Mémoire sur le terrorisme présenté au comité sénatorial» par Peter St. John] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 4 «11»)

À 21 h 15, le comité examine à huis clos ses travaux futurs.

À 12 h 45, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 27 novembre 2002
(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 12 h 03, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Meighen (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller en matière de sécurité nationale; le surintendant de police en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; et Veronica Morris, agent des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité examine la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

*WITNESSES:**From the Department of Transport of Canada:*

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Ms. Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group;

Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group.

It was agreed that the witness could read his remarks in their entirety and would appear again before the committee on Monday, December 2, 2002.

Mr. Elliott made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- ["Opening Remarks by William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 4 "12")

At 1:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:**TÉMOINS:**Du ministère des Transports du Canada:*

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;

Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté;

M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté.

Il est convenu que le témoin lise sa déclaration au complet et comparaisse de nouveau devant le comité le lundi 2 décembre 2002.

M. Elliott fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, le document suivant est déposé auprès de la greffière.

- [«Déclaration liminaire de William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,4 «12»)

À 13 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, November 25, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 5:05 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by looking at the issue of airport security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario, and I chair the committee.

On my immediate right is our deputy chair, the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Mike Forrestall. After an early career as a journalist with the *Halifax Chronicle-Herald* and as an airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. For more than 37 years, he has served the constituents of Dartmouth, reminding us in particular of the importance of 12 Wing Shearwater. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

Let me introduce the other members of our committee.

On my far right is Senator Joseph Day from New Brunswick. He holds a bachelor of electrical engineering from the Royal Military College in Kingston, an LL.B. from Queens University and a master of laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include patent and trademark law and intellectual property issues. In the Senate, he has served on the Human Rights Committee and recently travelled to Costa Rica to study the operations of the Inter-American Court on Human Rights. He also is an active member of the NATO Parliamentary Assembly.

Beside him is Senator Smith, a new member to the committee. During his career as a lawyer, he was a distinguished practitioner of municipal, administrative and regulatory law. At the time of his appointment, he was chairman and partner of Fraser Milner Casgrain, one of Canada's oldest and largest law firms. In the 1970s, he was a member of the Toronto City Council and was appointed deputy mayor in 1976. From 1980 to 1984, he sat in the House of Commons and served as Minister of State for Small Business and Tourism.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 25 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 17 h 05 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Nous poursuivons aujourd'hui l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité par un examen de la question de la sécurité dans les aéroports.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis Ontarien et je préside ce comité.

La personne assise à ma droite est notre vice-président, Mike Forrestall, le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse. Après un début de carrière comme journaliste au *Chronicle-Herald* de Halifax et comme membre de l'équipe de direction d'une compagnie aérienne, il s'est lancé dans la politique et a été élu une première fois à la Chambre des communes en 1965. Depuis plus de 37 ans, il est au service de la population de Dartmouth, ce qui nous rappelle particulièrement l'importance du 12 Wing Shearwater. Au cours de sa carrière parlementaire, il a suivi les questions de défense, a été membre de divers comités parlementaires et représenté le Canada à l'Association des parlementaires de l'OTAN.

Je vous présente également les autres membres de notre comité.

À mon extrême droite se trouve le sénateur Joseph Day, du Nouveau-Brunswick. Il est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal de Kingston, d'un baccalauréat en droit de l'Université Queens et d'une maîtrise en droit de Osgoode Hall. Avant sa nomination au Sénat en 2001, il a fait une brillante carrière d'avocat en exercice privé. Ses centres d'intérêt dans le domaine juridique portent sur le droit des brevets et des marques de commerce et sur les questions liées à la propriété intellectuelle. Au Sénat, il a été membre du Comité des droits de la personne et s'est rendu dernièrement au Costa Rica pour étudier les rouages de la Cour interaméricaine des droits de l'homme. Il est également membre actif de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

À côté de lui se trouve le sénateur Smith, un nouveau membre du comité. Au cours de sa carrière d'avocat, il a fait preuve d'excellence dans le domaine du droit municipal, administratif et réglementaire. Lorsqu'il a été nommé au Sénat, il était président et partenaire de Fraser Milner Casgrain, un des plus gros et des plus vieux cabinets d'avocats du Canada. Au cours des années 70, il a été membre du Conseil municipal de Toronto et a été nommé adjoint au maire en 1976. De 1980 à 1984, il a siégé à la Chambre des communes et a été ministre d'État aux Petites entreprises et au Tourisme.

Beside him is Senator Atkins from Ontario. Senator Atkins came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate of economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, he received an honorary doctorate in civil law in 2000 from his alma mater. During his time as a senator, he has concerned himself with a number of education and poverty issues; as well, he has championed the cause of the Canadian Merchant Navy veterans. Currently he serves as chair of the Senate Conservative Caucus and deputy chair of Internal Economy Committee and their budget subcommittee.

Beside him is Senator Cordy from Nova Scotia. An accomplished educator, she also has an extensive record of community involvement. She has served as vice-chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and is chair of the board of referees for the Halifax region of Human Resources Development Canada. In addition to serving on our committee, she is also a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs that recently released a landmark report on health care. She is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly and has just returned from meetings in Istanbul.

On my far left is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan. He is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly. In 1994, he became the first farmer to be appointed lieutenant-governor of the province in many years. He has had a strong interest in the Reserves and served as Saskatchewan chair of the Canadian Forces Liaison Council.

Beside him is Senator Banks, who is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers and an international standard bearer for Canadian culture. A Juno-award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as a conductor or music director for many signature events, such as the opening ceremonies for the 1988 Olympic Winter Games. He is a resident of Edmonton, and a strong supporter of the Princess Patricia's Canadian Light Infantry.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of major issues facing Canada, and we produced a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility," and during the past month, our committee has released a report entitled "For an extra 130 bucks... Update on Canada's Military Crisis, A View From the Bottom Up."

À côté de lui, c'est le sénateur Atkins, de l'Ontario. Le sénateur Atkins est arrivé au Sénat en 1986 avec un solide bagage de connaissances dans le domaine des communications. Il a également été conseillé auprès de l'ex-premier ministre de l'Ontario, M. Davis. Diplômé en économie de l'Université Acadia, de Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a reçu un doctorat honorifique en droit civil en 2000 de son *alma mater*. Comme sénateur, il s'est intéressé à diverses questions touchant l'éducation et la pauvreté; il est ensuite devenu le champion de la cause des anciens combattants de la Marine marchande canadienne. Il est actuellement président du Caucus conservateur au Sénat et vice-président du Comité de la régie interne et de son Sous-comité du budget.

À côté de lui, c'est le sénateur Cordy, de la Nouvelle-Écosse. Éducatrice accomplie, elle a aussi été très engagée dans l'action communautaire. Elle a été vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission et est présidente du conseil d'arbitrage de Développement des ressources humaines Canada pour la région de Halifax. Elle est également membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales qui a publié dernièrement un rapport marquant sur les soins de santé. Elle joue un rôle actif au sein de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN et vient de rentrer d'Istanbul où elle a assisté à des réunions.

À mon extrême gauche se trouve le sénateur Jack Wiebe, de la Saskatchewan. C'est un des citoyens les plus éminents de cette province. Il a été un agriculteur très prospère et il a aussi été membre de l'Assemblée législative de la Saskatchewan. En 1994, il a été le premier agriculteur depuis des années à être nommé lieutenant-gouverneur de la province. Il s'intéresse beaucoup aux Réserves et a été président pour la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

À côté de lui, c'est le sénateur Banks, qui est un homme très connu car c'est un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents; il est un porte-étendard de la culture canadienne à l'étranger. Lauréat du prix Juno, il s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale comme chef d'orchestre ou directeur musical de nombreux événements marquants comme les cérémonies inaugurales des Jeux olympiques d'hiver de 1988. Il habite Edmonton et est un fervent partisan de la Princess Patricia's Canadian Light Infantry.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent ayant pour mandat d'examiner la sécurité et la défense. Au cours des 16 derniers mois, nous avons terminé une étude, qui a duré sept mois, sur les principaux enjeux pour le Canada, à l'issue de laquelle nous avons publié un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Nous avons en outre publié un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne» et, au cours des quatre dernières semaines, notre comité a publié un autre rapport intitulé «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut».

The Senate has now asked our committee to examine the need for a national security policy, and today we focus on airport security. So far, our committee has visited airports in Montreal and Vancouver, and held hearings on this subject in Toronto in June and in Ottawa in August.

Before I ask our witnesses to come forward, we have a short presentation we would like to make. I would like to invite Mr. Dan Turner to come before the committee, please.

Dan, welcome. On behalf of the committee, I should like to present you with the Queen's Jubilee Medal for the work you have done for the committee. It is greatly appreciated. To go with it, we have a certificate and an instruction booklet on how to wear the medal. Congratulations, and well done.

Hon. Senators: Hear, hear!

The Chairman: The committee appreciates your work greatly and wants very much to honour you in this regard.

Mr. Dan Turner: This is my first award since high school, sir.

Thank you very much.

The Chairman: I invite the witnesses to the table now.

(Jacques Duchesneau, sworn)

(Mike Baker, sworn)

(Mark Duncan, sworn)

The Chairman: Welcome, gentlemen. Our first witness is Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer of the Canadian Air Transport Security Authority.

In response to the events of 9/11, the federal government established CATSA on April 1 of this year, with the mandate to deliver screening services at 89 designated airports, and to be responsible for explosive detection equipment and the operation of the air marshal program. On November 5, two new responsibilities were added, the pass system for employees at airports and the screening of non-passengers entering restricted areas.

I should like to welcome you both.

Please introduce your colleague to us, and then the floor is yours, sir.

Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority: I should like to introduce Mr. Mark Duncan, the Vice President of Operations with CATSA, and Mr. Mike Baker, Vice President of Corporate Management. Both Mr. Duncan and Mr. Baker are experienced people, with considerable knowledge of air transportation in Canada, having been with Transport Canada for, together, over 60 years.

Le Sénat a demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité et la question sur laquelle nous nous penchons aujourd'hui est celle de la sécurité dans les aéroports. Jusqu'à présent, notre comité a visité les aéroports de Montréal et de Vancouver et a tenu des audiences à Toronto, en juin, et à Ottawa, en août.

Avant de demander aux témoins de s'avancer, nous voudrions faire une courte présentation. J'invite M. Dan Turner à s'avancer vers nous.

Bonjour, Dan. Au nom du comité, je voudrais vous remettre la Médaille du Jubilé de la Reine pour le travail que vous avez accompli pour le comité. Il est très apprécié. Nous y joignons un certificat et un livret d'instructions sur le port de la médaille. Toutes nos félicitations.

Des voix: Bravo!

Le président: Le comité apprécie beaucoup le travail que vous avez accompli et tient à vous rendre hommage.

M. Dan Turner: C'est le premier prix que je reçois depuis que j'ai terminé mes études secondaires.

Je vous remercie infiniment.

Le président: J'invite maintenant les témoins à s'avancer vers la table.

(Jacques Duchesneau, assermenté.)

(Mike Baker, assermenté.)

(Mark Duncan, assermenté.)

Le président: Soyez les bienvenus, messieurs. Notre premier témoin est M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

À la suite des événements du 11 septembre, le gouvernement fédéral a créé l'ACSTA le 1^{er} avril 2002 en lui donnant pour mandat de fournir des services de contrôle aux 89 aéroports désignés; il l'a en outre chargée de la responsabilité de l'équipement de détection des explosifs et de la mise en oeuvre du programme des «policiers de l'air». Le 5 novembre, deux nouvelles responsabilités ont été ajoutées aux précédentes: le système des laissez-passer pour les employés des aéroports et le contrôle des autres personnes que des passagers qui ont accès aux zones réglementées.

Soyez les bienvenus.

Veuillez nous présenter votre collègue, puis vous pourrez faire votre exposé.

M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien: Je vous présente M. Mark Duncan, qui est vice-président des Opérations de l'ACSTA et M. Mike Baker, vice-président de la Gestion générale. M. Duncan et M. Baker sont deux personnes qui ont une connaissance approfondie et une longue expérience du transport aérien au Canada puisqu'à eux deux, ils ont travaillé pendant plus de 60 ans pour Transports Canada.

[Translation]

I would like to thank you for inviting us here today. I would like to congratulate the Chair and members of this committee for their hard work on addressing air security issues.

In fact, I was reviewing some of the recommendations contained in your June 2000 report, specifically the recommendation for spot searches of persons belonging to the airport community when entering a restricted area. I am pleased to note that this responsibility was recently assigned to the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) by the Minister of Transport. CATSA has begun consultations with stakeholders on this issue. I am convinced we all share the same goal, to have the best and most secure air transportation system in the world, one that ensures the safety of our fellow Canadians.

I have only recently been named President and CEO of CATSA. However, the Authority began its operations in April of this year. Indeed, CATSA was ably led from its early days by its Chairman, Brian Flemming. He had the massive responsibility of starting a new Crown Corporation from scratch. He had to find office space, hire staff and immediately lay CATSA's foundation so it could begin carrying out its mandate. It is a tribute to Mr. Flemming that we have come so far in such a short time, and I would like to thank him for putting in place the professional organization that is represented before you today.

I wish to stress that Canada has one of the best civil aviation systems in the world, with an enviable record for safety and security. CATSA is building upon the measures already taken by Transport Canada, and our aviation industry partners.

The events of September 11, 2001 forced all countries to reassess their air security measures and to provide more comprehensive and far-reaching security initiatives. For example, following the attacks of September 11, 2001, the Government of Canada immediately responded by providing an initial investment of \$55.7 million for the purchase of Explosive Detection Systems for deployment at airports; \$35 million over two years to airlines to help cover the costs of security modifications to existing aircrafts; \$20 million for heightened policing and security at airports; \$10 million to implement immediate improvements to screening practices; and armed RCMP officers on all flights to Reagan National Airport. CATSA will continue to build upon the actions already taken.

Security experts say no single security measure is foolproof because different areas of an airport are vulnerable to different risks. You have heard this throughout your deliberations as well. And we can never eliminate the possibility of surprise or terrorist attack, particularly in a society that's as open, as free and as

[Français]

Merci beaucoup de nous avoir invités aujourd'hui. Je voudrais féliciter le président et les membres du comité pour l'énorme travail qu'ils accomplissent relativement aux questions de sécurité aérienne.

En fait, à l'examen des recommandations contenues dans votre rapport de juin 2000, en particulier celle relative à la fouille au hasard de membres de la collectivité aéroportuaire au moment d'entrer dans une zone réglementée, je suis heureux de constater que le ministre des Transports a récemment confié cette responsabilité à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. L'ACSTA a entrepris des consultations auprès des intervenants sur cette question. Je suis convaincu que nous partageons tous le même but, soit d'avoir le système de transport aérien le meilleur, le plus sûr au monde et qui assure la sécurité des Canadiens.

Ce n'est que tout récemment que j'ai été nommé président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Toutefois, c'est en avril 2002 que l'administration a entamé ses activités. De fait, depuis ses débuts, l'ACSTA a été habilement dirigée par son président, M. Brian Flemming. Il avait l'énorme responsabilité de mettre sur pied une nouvelle société d'État à partir de zéro. Il a dû trouver des bureaux, embaucher du personnel et jeter immédiatement les bases de l'ACSTA pour qu'elle puisse commencer à s'acquitter de son mandat. Grâce à M. Flemming, nous avons pu accomplir autant de choses en si peu de temps. Je tiens à le remercier d'avoir mis en place cette organisation professionnelle.

Je tiens à souligner que le Canada possède l'un des meilleurs systèmes d'aviation civile au monde avec un dossier enviable au chapitre de la sécurité et de la sûreté. L'ACSTA tire profit des mesures déjà prises par Transport Canada et nos partenaires de l'industrie du transport aérien.

Les événements du 11 septembre 2001 ont forcé tous les pays à réévaluer leurs mesures de sûreté aérienne et à mettre en place des initiatives de sûreté plus complètes et ayant une plus grande portée. Par exemple, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada est intervenu immédiatement en fournissant un investissement initial de 55,7 millions de dollars pour l'achat de systèmes de détection d'explosifs devant être déployés dans tous les aéroports; 35 millions de dollars sur deux ans pour aider les compagnies aériennes à couvrir les coûts associés aux modifications de sûreté apportées aux aéronefs existants; 20 millions de dollars pour des services de police et de sûreté accrue aux aéroports; 10 millions de dollars pour la mise en oeuvre immédiate d'amélioration aux pratiques de contrôle et la présence d'agents de la GRC armés à bord de tous les vols à destination de l'aéroport Reagan National. L'ACSTA va continuer de bâtir sur les mesures qui ont déjà été prises.

Les experts en matière de sûreté nous disent qu'aucune mesure de sûreté n'est infaillible parce que les différents secteurs d'un aéroport sont vulnérables à différents types de risque. Vous avez entendu la même chose lors de vos délibérations. On ne pourra jamais éliminer la possibilité d'événements imprévisibles ou

diverse as that which we enjoy in Canada. But I believe that with CATSA's mandate, we can significantly reduce our vulnerability to terrorist attack over time. Indeed, that mandate was recently expanded to include the development of an enhanced National Pass System and Expanded Screening for Airport Personnel.

Before elaborating on these two new responsibilities, I think it would be useful if I spent a few minutes addressing CATSA's original mandate and highlighting some of the progress we have made.

[English]

CATSA is responsible for the effective and efficient delivery of screening services at 89 designated airports, specifically, pre-board screening of passengers and their belongings. Prior to September 11, 2001, pre-board screening, or PBS as we call it, was the responsibility of the airlines. They contracted with private sector service companies to provide passenger screenings at airports.

Since CATSA's inception, we have been reimbursing airlines for the cost of PBS. This new funding represents a 78 per cent increase over the airlines' expenditure last year.

In preparation for assuming full responsibility for PBS on December 31, 2002, CATSA introduced a program to upgrade the training of all 3,000 screeners across the country. This training will be complete in a matter of weeks. In addition, CATSA had devised a new, multilevel training and certification program for all screeners. This program will be implemented beginning January 1, 2003.

The second part of our mandate is the acquisition, deployment, operation and maintenance of explosives detection systems at airports. In addition to deploying and installing Transport Canada's initial \$55-million investment, CATSA is in the process of deploying and installing another \$50 million in explosives detection systems at all of our major airports. This initial investment of over \$100 million is part of the Government of Canada's \$1 billion commitment for explosives detection systems over five years. Indeed, honourable senators may have seen some of this equipment in their travels.

At most pre-board screening sites in Canada, machines that can detect trace elements of various explosives have been installed. As well, hold baggage EDS systems have been installed at a number of airports. In order to facilitate the continuous deployment of these machines into complex baggage systems at airports, CATSA has established guidelines for their

d'attentats terroristes en particulier, dans une société aussi ouverte, libre et diversifiée que la nôtre. Je crois qu'avec le mandat de l'ACSTA, nous pouvons grandement réduire notre vulnérabilité aux attentats terroristes avec le temps. À cet égard, notre mandat a récemment été élargi afin d'inclure l'élaboration d'un système national de laissez-passer amélioré et l'accroissement des contrôles du personnel des aéroports.

Avant d'élaborer sur ces deux nouvelles responsabilités, il serait bon de faire un bref rappel du mandat initial de l'ACSTA et des progrès que nous avons réalisés.

[Traduction]

L'ACSTA est chargée d'assurer de façon efficace et efficiente des services de contrôle aux 89 aéroports désignés, à savoir le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels. Avant le 11 septembre 2001, le contrôle préembarquement était sous la responsabilité des compagnies aériennes. Elles accordaient des contrats à des entreprises de services de sécurité du secteur privé pour le contrôle des passagers aux aéroports.

Depuis la création de l'ACSTA, nous avons remboursé les compagnies aériennes pour les coûts du contrôle préembarquement. Ce nouveau financement représente une augmentation de 78 p. 100 par rapport aux dépenses des compagnies aériennes pour l'année dernière.

En prévision du 31 décembre 2002, date où elle assumera l'entière responsabilité du contrôle préembarquement, l'ACSTA a mis en place un programme de formation poussée pour les 3 000 agents de contrôle du pays. Cette formation sera complétée d'ici quelques semaines. De plus, l'ACSTA a conçu un nouveau programme de formation et de certification à plusieurs niveaux pour tous les agents de contrôle. Ce programme sera mis en place à partir du 1^{er} janvier 2003.

Le deuxième volet de notre mandat est l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des systèmes de détection d'explosifs aux aéroports. En plus du déploiement et de l'installation de l'équipement acheté grâce à l'investissement initial de 55 millions de dollars fait par Transports Canada, l'ACSTA procède actuellement au déploiement et à l'installation de systèmes de détection d'explosifs d'une valeur de 100 millions de dollars à tous les principaux aéroports. Cet investissement initial de 100 millions de dollars a été fait dans le cadre de l'engagement qu'a pris le gouvernement de consacrer 1 milliard de dollars sur cinq ans pour des systèmes de détection d'explosifs. Et de fait, les honorables sénateurs ont peut-être vu certains de ces équipements lors de leurs déplacements.

Des appareils capables de détecter des traces de divers types d'explosifs ont été installés à la plupart des points de contrôle préembarquement aux aéroports canadiens. De plus, des systèmes de détection d'explosifs pour les bagages de soute ont été installés à de nombreux aéroports. Afin de faciliter l'intégration continue de ces appareils dans le système complexe de contrôle des bagages

layout and installation. Every effort is being made to meet the International Civil Aviation Organization standards by January 1, 2006.

The third aspect of our mandate is the federal contributions for airport policing. CATSA is currently entering into agreements with selected airports, under which CATSA will make contributions towards the cost of aviation security-related policing.

Fourth, the Canadian Air Carrier Protective Program: In cooperation with the RCMP and Transport Canada, CATSA serves as the program manager for the Canadian Air Carrier Protective Program. This program was introduced to cover all flights to Reagan International Airport and has since been expanded to cover, based upon risk assessment, other domestic, transborder or international flights.

Significant progress has been made in expanding this program, which is expected to be fully operational by the end of 2004.

As program manager, CATSA is responsible for funding, auditing, evaluating and reporting on the program. Those four areas of responsibility constitute the major element of CATSA's mandate, as outlined in the legislation.

I would now like to turn briefly to the two new responsibilities recently assigned to CATSA by the Minister of Transport, the Honourable David Collenette, to enhance air transport security.

As I indicated earlier, CATSA is responsible for creating and implementing a system for the random screening of non-passengers accessing restricted areas through non-screening points at major Canadian airports. The screening will apply to individuals such as airline personnel, airport employees, refuelers, painters and maintenance personnel. CATSA's role will include the administration of the program, training of screening personnel, and the purchase, deployment, operation and maintenance of all screening equipment. CATSA will work with Transport Canada and industry stakeholders to establish the parameters of this enhanced system before implementing the program.

The second new responsibility assigned to CATSA is the creation and implementation of an enhanced restricted area pass system for non-passengers that will control access to restricted areas at major Canadian airports. This will include the use of a databank supporting the issuance, verification, cancellation and tracking of restricted area passes. The program will incorporate the use of biometrics, which I understand has been of interest to this committee.

aux aéroports, l'ACSTA a élaboré des lignes directrices pour leur déploiement et leur installation. Tous les efforts sont mis en oeuvre pour satisfaire aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'ici le 1^{er} janvier 2006.

Le troisième volet de notre mandat sont les contributions fédérales pour les services de police aux aéroports. L'ACSTA établit actuellement des ententes avec certains aéroports, en vertu desquels elle versera des contributions à l'égard des coûts des services de police reliés à la sûreté aérienne.

Le quatrième volet est le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens: en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada, l'ACSTA agit à titre de gestionnaire de ce programme. Il a été mis en place afin de couvrir tous les vols à destination de l'aéroport international Reagan et a depuis été élargi afin de couvrir d'autres vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, selon une évaluation des risques.

Des progrès significatifs ont été accomplis dans l'élargissement de ce programme, qui devrait être entièrement opérationnel d'ici la fin de 2004.

À titre de gestionnaire de programme, l'ACSTA est chargée du financement, de la vérification et de l'évaluation de ce programme. Ces quatre secteurs de responsabilités représentent les principaux éléments du mandat de l'ACSTA, tel que défini dans la loi.

J'aimerais maintenant présenter brièvement les deux nouvelles responsabilités récemment attribuées à l'ACSTA par le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, afin d'accroître la sûreté du transport aérien.

Comme je l'ai mentionné précédemment, l'ACSTA est chargée de concevoir et de mettre en oeuvre un système permettant le contrôle aléatoire des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées en passant ailleurs que par les points de contrôle aux principaux aéroports canadiens. Le contrôle va s'appliquer au personnel des compagnies aériennes, aux employés de l'aéroport, aux aviateurs, aux peintres et au personnel d'entretien. L'ACSTA aura la responsabilité d'administrer le programme, de former le personnel de contrôle et d'acheter, déployer, exploiter et entretenir tout l'équipement de contrôle. L'ACSTA va travailler avec Transports Canada et les autres intervenants de l'industrie afin d'élaborer les paramètres de ce système amélioré avant la mise en oeuvre du programme.

L'autre nouvelle responsabilité assignée à l'ACSTA consiste à élaborer et à mettre en oeuvre un système amélioré de laissez-passer pour zones réglementées pour les non-passagers, qui va permettre de contrôler l'accès aux zones réglementées aux principaux aéroports canadiens. Ce système va recourir à une base de données qui servira à la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi des laissez-passer pour zones réglementées. Le programme utilisera des techniques biométriques, auxquelles je crois s'est intéressé le comité.

Currently, passes are issued by individual airport authorities on the approval of Transport Canada, following extensive background checks conducted by the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Security Intelligence Service.

Before concluding my remarks, I understand that honourable senators wanted me to address the issue of the air traveller security charge. As you know, CATSA neither sets, administers nor collects the charge. Our funding comes from the Consolidated Revenue Fund. Indeed, the Minister of Finance recently announced his intention to seek submissions from interested parties about the charge. This will be part of his budget consultations. For those reasons, it would not be appropriate for me to comment. As for future responsibilities of CATSA, that is a policy decision to be made by the Minister of Transport. We are working to implement the roles that we have within the current federal budget allocation. We shall continue to work closely with Transport Canada to adapt to a changing environment.

[Translation]

We will be pleased, my colleagues and I, to answer the questions you may have on CATSA's mandate or on its present or future plans.

[English]

The Chairman: As for your last comment, as to whether or not it is appropriate to comment on the air traveller security charge, I think you will find the committee will expect you to comment on parts of that. We will get to that in the questioning.

Senator Banks: Given that the Minister of Finance has asked people for comments on everything under the sun to do with the budget, as he does every year, could you tell us the provenance of the idea that it would be inappropriate for you to talk to us about a charge that indirectly provides the money your agency spends? This is not a trial. It is not as though there were a trial and some impropriety would occur if you answer our questions about the money — because we do, as you pointed out, expect to ask you, and get answers, about that.

Mr. Duchesneau: I understand your point, senator, but you know, sir, that CATSA received its budget from the government. I do not think it would be appropriate for me to comment on the charge, the way it is set, or the way it is collected. It is not part of our mandate. Our mandate is to make sure that we have money and my mandate is quite clear: make sure that Canadians can fly in Canada with all appropriate security measures surrounding their flights.

À l'heure actuelle, les laissez-passer sont délivrés par chacune des administrations aéroportuaires sur l'approbation de Transports Canada, à la suite de vérifications approfondies des antécédents par la Gendarmerie royale du Canada et le Service canadien du renseignement de sécurité.

Avant de conclure, je crois comprendre que les honorables sénateurs voulaient que je traite de la question du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Comme vous le savez, l'ACSTA n'établit pas, n'administre pas et ne perçoit pas ce droit. Notre financement provient du Trésor. En fait, le ministre des Finances a récemment annoncé son intention d'inviter les parties intéressées à faire part de leurs observations concernant le droit. Cela fera partie des consultations budgétaires. C'est pourquoi il ne serait pas indiqué que je fasse des commentaires à ce sujet. En ce qui a trait aux futures responsabilités de l'ACSTA, il s'agit d'une décision d'orientation qui devra être prise par le ministre des Transports. Nous nous efforçons actuellement d'exercer les rôles qui nous sont dévolus, dans le cadre des crédits budgétaires fédéraux actuels. Nous allons continuer de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada afin de nous adapter à un environnement en évolution.

[Français]

Mon équipe et moi serons heureux de répondre à vos questions au sujet du mandat de l'ACSTA et/ou de ses plans actuels ou futurs.

[Traduction]

Le président: À propos de votre dernier commentaire, quant à l'opportunité de faire des commentaires sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, je signale que nous nous attendons à ce que vous en fassiez sur certains aspects de ce droit. Nous vous poserons des questions à ce sujet.

Le sénateur Banks: Étant donné que le ministre des Finances a demandé que l'on fasse des commentaires sur toutes les questions qui ont un rapport avec le budget, comme chaque année, pourriez-vous dire comment vous est venue l'idée qu'il ne serait pas indiqué que vous fassiez des commentaires sur un droit qui assure indirectement le financement des dépenses de votre organisme? Vous n'êtes pas devant un tribunal. Ce n'est pas comme si vous étiez au tribunal où il pourrait être inopportun de répondre à des questions sur les fonds. Nous comptons vous poser des questions à ce sujet et nous nous attendons à ce que vous y répondiez.

M. Duchesneau: Je comprends votre point de vue, sénateur, mais le budget de l'ACSTA lui a été accordé par le gouvernement. Je ne pense pas qu'il soit indiqué que je fasse des commentaires sur le droit, sur son montant ou sur la méthode de perception. Cela ne fait pas partie de notre mandat. Notre mandat est de veiller à ce que nous ayons les fonds nécessaires et à s'assurer — et il est très précis à ce sujet — que les Canadiens puissent prendre l'avion au Canada dans des conditions où toutes les mesures de sécurité qui s'imposent ont été prises pour assurer leur sécurité.

I think the best person to answer that question is the Minister of Finance himself. Like I said, CATSA had nothing to do with setting the charge. We are only there to make sure that security measures are implemented.

Senator Banks: One of the things about which we are concerned, of course, is an eventual ability to determine both the money that is being collected from travellers every time they get on an airplane and the money that is being spent. There is supposed, in the way it was first presented to the Canadian public, to be a relationship between those two things. I know that the government does not like dedicated taxes. I know that this is not a tax, and I know that it goes into the top of the hopper. I know that you get your money from the Consolidated Revenue Fund; however, there was an expectation presented to Canadians and we understand that there is a relationship between those two things.

Let me put the question in a different way. The last budget earmarked \$2.2 million for these kinds of security matters. From that money, has your agency received the kind of money that it needs to do its job? Are you satisfied with the money that you are getting? I would appreciate it if, at least parenthetically, when you answer that question and talk about how you apply for the money and who decides whether you get it, if you would explain to us the nature of the relationship among you, the Department of Transport, and the money being spent. The Department of Transport has already spent some money on these matters, and so have you.

Where is the division? Where is the overlap? Are we getting the best bang for the buck, or are we spinning our wheels?

Mr. Duchesneau: We presented a five-year corporate plan to the minister. In those five years, we needed a budget of \$2.2 billion. In the first year, the budget was \$416 million. I can tell the committee today that we will be spending only \$323 million this year, some of it for training and also the cost of pre-board screening. The major part of it is for equipment. However, on a five-year term, we will be spending the \$2.2 billion. Your question was: Do we have enough money today? I can say that we have enough money to do a very complete security system for Canadian passengers.

Senator Banks: Just speaking colloquially, are you spending less money than you asked for because you could not get what you asked for, or because you do not have the means in place for properly spending that money?

Mr. Duchesneau: Our job, even though we have a budget, is to manage this properly. We went into buying new equipment. We did that. All airports are covered, and Mark Duncan will be able to talk about that if you have any specific questions. No, I think with \$323 million this year, we could cover all specific needs and cover our mandate properly.

Je pense que la personne la plus apte à répondre à cette question est le ministre des Finances lui-même. Comme je l'ai mentionné, l'ACSTA n'intervient nullement dans l'établissement du droit. Notre seul rôle est de veiller à ce que les mesures de sécurité soient mises en oeuvre.

Le sénateur Banks: Une des questions qui nous préoccupe, bien entendu, est la capacité de déterminer le montant réclamé aux voyageurs chaque fois qu'ils prennent l'avion et le montant dépensé. D'après la façon dont ce droit a été présenté aux Canadiens, un lien devrait exister entre ces deux montants. Je sais que le gouvernement n'aime pas les taxes ciblées. Je sais que ce n'est pas une taxe et que les sommes récoltées sont versées au Trésor. Je sais que les fonds que vous recevez viennent du Trésor; cependant, compte tenu de la façon dont la question a été présentée aux Canadiens, il devrait y avoir un lien entre les deux.

Permettez-moi de formuler ma question autrement. Dans le dernier budget, on a réservé 2,2 millions de dollars pour toutes ces questions de sécurité. Votre organisme a-t-il reçu les fonds nécessaires pour accomplir sa tâche? Êtes-vous satisfaits des fonds que vous recevez? J'apprécierais que vous mentionniez, ne fût-ce que brièvement, comment vous faites votre demande de fonds et qui décide si vous les obtenez. J'aimerais que vous expliquiez la nature du lien entre vous, le ministère des Transports et les sommes dépensées. Le ministère des Transports a déjà fait des dépenses dans ce domaine et vous aussi.

Où est la ligne de démarcation? Où y a-t-il chevauchement? Obtenons-nous le meilleur rapport qualité-coût ou sommes-nous en train de patiner?

M. Duchesneau: Nous avons présenté un plan général portant sur une période de cinq ans au ministre. Au cours de ces cinq années, nous avons besoin d'un budget de 2,2 milliards de dollars. Au cours de la première année, le budget prévu était de 416 millions de dollars. Nous ne dépenserons que 323 millions de dollars cette année pour la formation ainsi que pour le contrôle préembarquement. La majeure partie du budget est destinée à l'achat d'équipement. Cependant, sur une période de cinq ans, nous dépenserons les 2,2 milliards de dollars. Vous avez demandé si nous avions actuellement suffisamment de fonds. Eh bien, nous en avons assez pour établir un système de sécurité très complet pour les passagers canadiens.

Le sénateur Banks: Pour employer le langage courant, dépensez-vous moins de fonds que vous n'en aviez demandés parce que vous n'avez pas pu obtenir ce que vous demandiez ou parce que vous n'avez pas encore mis en place les dispositifs nécessaires pour dépenser ces fonds à bon escient?

M. Duchesneau: Même si nous avons un budget, notre tâche consiste à bien le gérer. Nous avons acheté de l'équipement neuf. Nous en avons acheté pour tous les aéroports et Mark Duncan est en mesure de répondre à des questions précises à ce sujet. Je pense qu'avec 323 millions de dollars cette année, nous pourrions répondre à tous les besoins précis et nous acquitter de notre mandat comme il se doit.

Senator Banks: With respect to the way that is being done, do you believe that Canadian travellers — and we are frequent Canadian travellers — are entitled to make informed decisions as to how they will travel, and that they can do that best if they are well informed about the nature of security at their airports and in their airplanes?

Mr. Duchesneau: You must have seen in my resume that I was a former chief of police. I think we need to be transparent. People need to know what we do with their money, but at the same time, we cannot give information that would inform the bad guys in order to counterattack us. I think people are well informed. I think we need to be very transparent. We have the Minister of Transport looking at what we are doing. We have the audit committee. We have the board of directors. The board of directors of CATSA, when you put them all together, have over 300 years of experience in transportation. I am telling you, I met my board last week and they can sure ask the right questions. They are very professional people, and I think everyone, from the minister down to the last employee at CATSA, we all want to have a very effective air transportation system.

I think the message, when I met the minister, was quite clear: Make sure that Canadian citizens feel safe, like they would not have any problem travelling, so we are working on the fear of flying. I think that should not be what people think when they board a plane. We are working on that. I am telling you, I have compared systems from different countries in the world, and I can assure you that we have a very good air transportation security system.

Senator Banks: You are convinced that things are in place that the bad guys do not know about?

Mr. Duchesneau: I hope so. I hope so. When you are in a position like that, you need to think, not like a security expert, but you need to think like a terrorist. What we are implementing today, we will need to improve as we move along in 2003. It is always like that. We always need to be one step ahead of terrorists. What we are showing has to deter any people who have bad intentions.

Senator Banks: All passengers who get on an airplane are searched first, sometimes twice, sometimes three times, and must present identification, which is the equivalent of an airside pass in that circumstance. You mentioned in your opening remarks that we had asked for spot checks of other airside folks. I think we complained about the fact that all passengers are screened and searched and that other airside personnel generally are not. In fact, I think we said that if they are, it is on a random basis and that is not good enough.

You have referred to the fact that that duty has now been added to your responsibilities, that is to say, the security in respect of airside personnel, groomers, refuelling technicians, baggage

Le sénateur Banks: En ce qui concerne la façon de procéder, pensez-vous que les voyageurs canadiens — et nous sommes de grands voyageurs — aient le droit de prendre des décisions en connaissance de cause sur leurs voyages et que, pour cela, ils doivent être bien informés sur la nature de la sécurité dans les aéroports et les avions qu'ils prennent?

M. Duchesneau: Vous devez avoir vu dans les notes biographiques que j'ai été chef de police. Je pense que nous devons être transparents. Les Canadiens doivent savoir ce que nous faisons de leur argent mais nous ne pouvons pas donner des informations qui permettraient aux malfaiteurs de déjouer nos tactiques. Je pense que les Canadiens sont bien informés. Nous devons être très transparents. Le ministre des Transports examine nos activités. Nous avons un comité de vérification. Nous avons un conseil d'administration. Les membres du conseil d'administration de l'ACSTA représentent globalement 300 années d'expérience dans le secteur des transports. J'ai eu une réunion avec eux la semaine dernière et je vous garantis qu'ils sont capables de poser des questions pertinentes. Ce sont des professionnels et je pense que, du ministre au plus petit employé, nous tenons à mettre en place un système très efficace de transport aérien.

Le message que le ministre m'a communiqué quand je l'ai rencontré est très clair: nous devons nous assurer que les Canadiens se sentent en sécurité, qu'ils aient l'impression qu'il n'y aura aucun problème pendant leur voyage; par conséquent, nous nous efforçons de faire disparaître la crainte de l'avion. Je pense que les passagers ne devraient avoir aucune crainte lorsqu'ils embarquent dans l'avion. Nous nous efforçons de faire disparaître cette crainte. J'ai comparé les systèmes en place dans divers pays et je vous garantis que notre système de sûreté aérienne est très efficace.

Le sénateur Banks: Êtes-vous convaincu que l'on a mis en place des dispositifs dont les malfaiteurs n'ont pas connaissance?

M. Duchesneau: Je l'espère. Quand on est dans une position comme la nôtre, il ne faut pas raisonner comme un expert en sécurité mais il faut se mettre dans la peau d'un terroriste. Les dispositifs que nous mettons actuellement en place devront être améliorés en 2003. C'est inévitable. Il faut toujours être un peu en avance sur le terroriste. Nos dispositifs doivent dissuader ceux qui seraient animés de mauvaises intentions.

Le sénateur Banks: Tous les passagers qui embarquent sont fouillés une fois, voire deux ou trois fois, et doivent présenter une pièce d'identité qui est l'équivalent dans ce cas d'un laissez-passer pour le personnel côté piste. Vous avez mentionné dans vos observations liminaires que vous aviez recommandé que l'on procède à la fouille au hasard du personnel des aéroports. Je pense que nous nous sommes plaints du fait que l'on procède à un contrôle et à la fouille de tous les passagers alors que le personnel aéroportuaire n'y est généralement pas soumis. Je pense que nous avons précisé que s'il y est soumis, c'est de façon aléatoire et que ce n'est pas suffisant.

Vous avez mentionné que cette responsabilité a maintenant été ajoutée à vos autres responsabilités, c'est-à-dire que la sécurité en ce qui concerne le personnel des aéroports, le personnel

handlers and the like, who have at least equal, and in some respects more opportunity, if they were bad guys, to have access to airplanes and things that happen past the security perimeter.

To what extent will that happen? What proportion of airside personnel will be searched when they come to work in the same way that I am searched when I get on an airplane?

Mr. Duchesneau: That is a very good question, but at the same time, very hard to answer.

Senator Banks: No, it is not. You could say "All of them." That would be a good answer.

Mr. Duchesneau: Yes. Once again, if we talk about strategy, we can search every employee for three days and then decide not to do it for a couple of days. That is part of the strategy. Telling a person that they will be searched once a month, if I search you today, does it mean that you are free for 30 other days remaining in the month?

I think random checking has its benefits. We need to not forget the fact that it is an industry. We need to make sure that this industry will continue to do its business. We can do checks of every employee every day, but this has a cost to it, so we need to have a very balanced approach.

Senator Banks: We are not talking about the cost of searching every passenger. Nobody said "How much will that cost?" We just said we have to do it, whatever the cost is, and here is how we will pay for it.

Would you agree, then, that random searches of passengers on airplanes without their knowing when it will happen would be a good idea and an acceptable level of security?

Mr. Duchesneau: It is much easier for passengers because they come from one point to another. They come from the kiosk when they come into the airport. They go through pre-board screening. Then they board the plane, whereas an employee has to move around in the airport or airport territory. What I am saying is that we are starting our consultation with airport authorities and airline companies. We just want to make sure that we will have a balanced approach, make sure that we will have a safer place.

As we move along, we will be improving. It does not mean that in one year from now we might be searching 100 per cent, or maybe there is no need for that. Once again, we might be sending the wrong message to passengers if we put in so much security that people, before boarding the plane, will claim maybe it is too dangerous. When I say we need a balanced approach, that is exactly what I am saying. We need to work with our partners, our stakeholders, to make sure that we will give, once again, the best security possible.

Senator Forrestall: I do not know much more now than I knew 15 minutes ago. You think that it is a matter of some lightness, that it is not deadly serious.

d'entretien des avions, les avitailleurs, les bagagistes et autres employés qui ont au moins autant l'occasion, voire davantage, s'il s'agissait de malfaiteurs, d'avoir accès aux appareils et aux zones situées au-delà du périmètre de sécurité.

Dans quelle mesure assure-t-on cette sécurité? Quel pourcentage des employés des aéroports font l'objet d'une fouille lorsqu'ils arrivent au travail, comme moi, lorsque je prends l'avion?

M. Duchesneau: C'est une très bonne question à laquelle il est toutefois très difficile de répondre.

Le sénateur Banks: Non. Vous pourriez dire «Tous». Ce serait une bonne réponse.

M. Duchesneau: Oui. On peut effectivement fouiller les employés pendant trois jours, puis décider de ne plus le faire pendant deux ou trois jours. C'est une des méthodes utilisées. Quand on dit à quelqu'un qu'il fera l'objet d'une fouille une fois par mois, si la fouille a eu lieu aujourd'hui, ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura plus d'ici la fin du mois.

Je pense que le contrôle aléatoire présente des avantages. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une industrie. Nous tenons à ce que cette industrie reste en affaires. Nous pouvons faire des contrôles quotidiens systématiques mais ce serait très coûteux. Il faut donc adopter une approche très dosée.

Le sénateur Banks: Personne n'a demandé quel serait le coût de la fouille systématique des passagers. Nous avons décidé que c'était nécessaire, quel qu'en soit le coût, et nous avons dit comment on le financera.

Pensez-vous que des fouilles aléatoires des passagers seraient une bonne solution et qu'elles assureraient un niveau de sécurité acceptable?

M. Duchesneau: C'est beaucoup plus facile en ce qui concerne les passagers parce qu'ils viennent d'un point pour se rendre à un autre. Ils viennent du comptoir, passent par le contrôle préembarquement, puis montent dans l'avion alors qu'un employé, lui, doit se déplacer partout dans l'aéroport ou sur le territoire de l'aéroport. Nous avons entamé des consultations avec les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes. Nous voulons adopter une approche bien dosée et assurer une sécurité accrue.

Nous améliorerons notre système avec le temps. Nous ne déciderons pas nécessairement d'ici un an de faire une fouille systématique. Ce ne sera peut-être pas nécessaire. Nous devons éviter de transmettre un message négatif aux passagers en poussant la sécurité à l'extrême; les passagers pourraient en conclure, juste avant d'embarquer, qu'il y a un réel danger. C'est exactement ce que je veux dire quand je parle d'approche bien dosée. Nous devons collaborer avec nos partenaires et avec les intervenants pour garantir la meilleure sécurité possible.

Le sénateur Forrestall: Je ne suis pas beaucoup plus informé qu'il y a 15 minutes. Vous pensez peut-être que ça n'a pas beaucoup d'importance.

We want to know — and the public wants to know — whether or not the money being collected is being spent on security. How will we find that out?

Mr. Duchesneau: I know that Minister Collenette will be here next week and would be the right person to answer that question, since he was part of the discussion in deciding the budget for CATSA.

Senator Forrestall: Do you know how many people fly annually in this country?

Mr. Duchesneau: About 80 million people.

Senator Forrestall: How many of those are return trips?

Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations, Canadian Air Transport Security Authority: There are 80 million, enplaning and debarking. There are 80 million trips, which would be the best way of answering that.

Senator Forrestall: How much money is that?

Mr. Duncan: There are 40 million departures. In the airport business, you traditionally count it on a two-way basis.

Senator Forrestall: Is this just security? How much money do you think is being collected?

Mr. Duchesneau: I am not the right person to answer that question.

Senator Forrestall: You are in the business of making me feel safe. Do not tell me that, in your planning, you do not know how much money is available to you.

Mr. Duchesneau: We presented a five-year plan.

Senator Forrestall: What were the numbers you used in that five-year plan?

Mr. Duchesneau: Some \$1.9 billion.

Senator Forrestall: How do you know that you are getting that money and not money out of general revenue?

Mr. Duchesneau: I cannot answer that question.

Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority: Senator, the money is identified in our corporate plan. It goes through that normal process that is reviewed by Treasury Board. Treasury Board then allocates those funds to us on an annual basis. We go back every year with our corporate plan to identify what our requirements are over a five-year period.

Senator Forrestall: Do you foresee an end to the tax, a time when it will not be needed?

Mr. Baker: Again, there is not a direct link from our point of view. We identify the expenses. The revenue is under the purview of the Minister of Finance. It is not under our purview.

Nous voulons savoir — et les Canadiens aussi — si les fonds perçus sont réinvestis dans la sécurité. Comment pouvons-nous le savoir?

M. Duchesneau: Le ministre Collenette doit témoigner la semaine prochaine et c'est lui qui serait le plus apte à répondre à cette question, puisqu'il a participé aux discussions au cours desquelles le budget de l'ACSTA a été établi.

Le sénateur Forrestall: Savez-vous combien de voyages en avion font les Canadiens en une année?

M. Duchesneau: Environ 80 millions.

Le sénateur Forrestall: Combien sont des voyages aller-retour?

M. Mark Duncan, vice-président, Opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien: Le nombre de personnes qui embarquent dans un avion et en débarquent s'élève à 80 millions. On peut donc dire que l'on fait 80 millions de voyages.

Le sénateur Forrestall: Quel montant cela représente-t-il?

M. Duncan: Le nombre de départs est de 40 millions. Dans le secteur des aéroports, on compte généralement les allers-retours.

Le sénateur Forrestall: Ces fonds sont-ils destinés uniquement à la sécurité? Quel montant pensez-vous que l'on perçoit?

M. Duchesneau: Je ne suis pas apte à répondre à cette question.

Le sénateur Forrestall: Vous êtes chargé de faire le nécessaire pour que je me sente en sécurité. N'essayez pas de me faire croire que vous ignorez de quel montant vous disposerez, selon votre plan.

M. Duchesneau: Nous avons présenté un plan pour une période de cinq ans.

Le sénateur Forrestall: Quel chiffre avez-vous indiqué dans ce plan?

M. Duchesneau: Environ 1,9 milliard de dollars.

Le sénateur Forrestall: Comment êtes-vous sûr de recevoir les fonds perçus et pas des fonds du Trésor?

M. Duchesneau: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Mike Baker, vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien: Sénateur, les fonds nécessaires sont indiqués dans notre plan général. Ce plan est soumis à la procédure habituelle et il est examiné par le Conseil du Trésor. Le Conseil du Trésor nous attribue ensuite ces fonds annuellement. Nous nous représentons chaque année avec notre plan pour exposer nos besoins pour une période de cinq ans.

Le sénateur Forrestall: Prévoyez-vous que lorsqu'elle ne sera plus nécessaire, cette taxe sera supprimée?

M. Baker: Cela n'a aucun rapport direct en ce qui nous concerne. Nous indiquons nos dépenses. Les recettes de la taxe relèvent du ministre des Finances. Elles ne relèvent pas de nous.

Senator Forrestall: The bulk of your spending has been on hardware and software.

Mr. Duchesneau: Equipment and personnel.

Senator Forrestall: You did not say that. You said the bulk of your expenditures so far have been on equipment.

Mr. Duchesneau: Equipment and personnel.

Senator Forrestall: You used the two.

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Forrestall: What else would you spend it on?

Mr. Duchesneau: I can go through the documents here. Roughly \$128 million is for personnel and training; EDS equipment is \$115 million; and administration, once again, the Canadian Carrier Protective Program, altogether it comes up to \$323 million for this year.

Senator Forrestall: Will this be an average year?

Mr. Duchesneau: Roughly \$420 million.

Senator Forrestall: Would that be an average year?

Mr. Duchesneau: Yes.

Mr. Baker: It can vary, senator.

Senator Forrestall: What happens to the other \$600 million? Why is it so difficult for you to understand what I am trying to get at? People want to know where the money is going. It costs a lot of money to take a wife and three kids somewhere. All of a sudden, a plane ticket is irrelevant. What happens to the other \$600 million that we are collecting?

Mr. Duchesneau: Once again, it is in our corporate plan. I hate to come back with the same answer. I just do not want you to get you mad about that.

Senator Forrestall: I will not pressure you with respect to that. I hope you get a little bolder as years go by and as you become more confident in your activities.

On page 4 there is set out an initial investment of \$55.7 million for the purchase of explosive detection systems for deployment by the airports. Can you tell us where these are now located? Perhaps I might preface that by asking this: Can you describe to me what constitutes a major airport in Canada?

Le sénateur Forrestall: Vos dépenses ont surtout été consacrées à l'équipement et au «software».

M. Duchesneau: À l'équipement et au personnel.

Le sénateur Forrestall: Vous ne l'avez pas indiqué. Vous avez mentionné que les dépenses que vous avez faites jusqu'à présent avaient été consacrées principalement à l'équipement.

M. Duchesneau: À l'équipement et au personnel.

Le sénateur Forrestall: Vous avez indiqué ces deux types de dépenses.

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Quelles autres dépenses avez-vous prévues?

M. Duchesneau: Je pourrais parcourir les documents que j'ai sous la main. Les dépenses prévues en ce qui concerne le personnel et la formation s'élèvent à environ 128 millions de dollars; en ce qui concerne le matériel de détection des explosifs, elles se chiffrent à 115 millions de dollars; il faut y ajouter les frais d'administration ainsi que les frais liés au Programme de protection des transporteurs aériens canadiens; ces dépenses s'élèvent au total à 323 millions de dollars pour cette année.

Le sénateur Forrestall: S'agira-t-il d'une année moyenne?

M. Duchesneau: Les dépenses annuelles s'élèveront à environ 420 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Pour une année moyenne?

M. Duchesneau: Oui.

M. Baker: Les dépenses peuvent varier d'une année à l'autre, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Que fera-t-on des 600 millions de dollars qui restent? Pourquoi avez-vous autant de difficulté à comprendre ce que je voudrais savoir? Les Canadiens veulent savoir ce que devient cet argent. Cela coûte cher d'emmener sa femme et trois enfants en voyage. Du jour au lendemain, le prix du billet d'avion ne compte plus. Que fera-t-on des 600 millions de dollars supplémentaires que l'on percevra?

M. Duchesneau: C'est indiqué dans notre plan général. Je n'aime pas beaucoup répéter continuellement la même réponse. Je veux éviter que cela ne vous irrite.

Le sénateur Forrestall: Je n'insisterai pas davantage. J'espère que vous deviendrez un peu plus hardi avec le temps et que vous aurez plus d'assurance en ce qui concerne vos activités.

À la page 4, vous mentionnez un investissement initial de 55,7 millions de dollars pour l'achat de systèmes de détection d'explosifs devant être déployés dans les aéroports. Pouvez-vous dire où ces systèmes ont été installés? Je pourrais peut-être vous poser d'abord la question suivante: êtes-vous en mesure de préciser ce qu'on considère comme un aéroport important au Canada?

Mr. Duncan: I guess a major airport — and I am sure that in your visits to Montreal and Vancouver — we have nine that are termed as “class 1” airports. Those are the major international airports.

Senator Forrestall: Is that between Montreal and Vancouver?

Mr. Duncan: That is correct.

Senator Forrestall: There is Halifax and Vancouver, or is it Montreal and Vancouver?

Mr. Duncan: There are nine. I can list them if you want. They are Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Halifax, Montreal, Mirabel and Ottawa.

Senator Forrestall: You lost me at seven.

Mr. Duncan: Then there are class 2 airports.

Senator Forrestall: At what time might you describe Moncton as a major airport?

Mr. Duncan: Moncton would be classified, in the Transport Canada classification of airports, as a class 2 airport based on traffic volume, based on a capital of a province. There are basically 29 airports in the class 1 and class 2 categories.

Senator Forrestall: It has nothing to do with perceived risk but, rather, volume.

Mr. Duncan: All of those are contributing factors.

Senator Forrestall: I would sort of hope so.

With regard to the acquisition, deployment, operation and maintenance of explosive detection systems at airports, can you tell me how many of these principal airports, and any others, have explosive detection systems in place today?

Mr. Duchesneau: I did not get your question, sir. I am sorry.

Senator Forrestall: In addition to all the other stuff that you have purchased, how many Canadian airports have in place explosive detection devices?

Mr. Duchesneau: Altogether, once again —

Senator Forrestall: Most of them, all of them?

Mr. Duchesneau: I would say most of them. Do you think it could be detrimental to airport security as a whole to mention that?

Senator Forrestall: I do not know. You are taking away my nail clippers now, so I do not know what you will be doing next. You told us we could have them and now you have taken them away.

My point is this: Within a year or two, you will have achieved the bulk of your capital acquisitions that will be in place. What will happen then to all this money we are collecting?

M. Duncan: Je présume qu'il s'agit des neuf aéroports de «catégorie 1» comme ceux que vous avez vus à Montréal et à Vancouver. Ce sont les grands aéroports internationaux.

Le sénateur Forrestall: Sont-ils situés entre Montréal et Vancouver?

M. Duncan: C'est bien cela.

Le sénateur Forrestall: Est-ce entre Halifax et Vancouver ou est-ce entre Montréal et Vancouver?

M. Duncan: Il y en a neuf. Je peux les mentionner, si vous voulez. Il s'agit de ceux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Halifax, Montréal, Mirabel et Ottawa.

Le sénateur Forrestall: Je ne vous suis plus après le septième.

M. Duncan: Il y a ensuite deux aéroports de catégorie 2.

Le sénateur Forrestall: À partir de quand pourrait-on dire que l'aéroport de Moncton est un grand aéroport?

M. Duncan: D'après la classification des aéroports de Transports Canada, celui de Moncton est considéré comme un aéroport de catégorie 2. Cette classification est basée sur le volume de la circulation et sur le statut de capitale d'une province. Pour les catégories 1 et 2, le nombre d'aéroports est de 29.

Le sénateur Forrestall: Cette classification n'est pas établie en fonction de la perception du risque mais en fonction du volume.

M. Duncan: Ces divers facteurs entrent en ligne de compte.

Le sénateur Forrestall: J'espère bien.

En ce qui concerne l'acquisition, le déploiement, l'exploitation et l'entretien des systèmes de détection des explosifs dans les aéroports, pouvez-vous indiquer parmi ces principaux aéroports et les autres, ceux où de tels systèmes sont actuellement en place?

M. Duchesneau: Je n'ai pas compris votre question, monsieur. Je suis désolé.

Le sénateur Forrestall: En plus de tout l'autre équipement que vous avez acheté, pouvez-vous dire dans combien d'aéroports canadiens des dispositifs de détection des explosifs sont actuellement en place?

M. Duchesneau: Dans l'ensemble...

Le sénateur Forrestall: Dans la plupart d'entre eux ou dans tous?

M. Duchesneau: Dans la plupart. Ne pensez-vous pas qu'il pourrait être néfaste pour la sécurité générale des aéroports de le mentionner?

Le sénateur Forrestall: Je ne le sais pas. Actuellement, on me confisque ma pince à ongles et je me demande bien ce qu'on me confisquera la prochaine fois. Vous nous aviez dit que nous pouvions emporter notre pince à ongles alors que maintenant, on nous la confisque.

D'ici un an ou deux, vous aurez réalisé la plupart de vos acquisitions d'équipement et celui-ci sera en place. Que fera-t-on des sommes importantes qui seront perçues?

Mr. Duchesneau: Once again, we are buying equipment, depending on the threat assessment, depending on what is happening in the next year. We made our projection in our corporate plan for the next five years, asking for \$1.9 billion.

Senator Forrestall: Over the five years?

Mr. Duchesneau: Over the five years.

Senator Forrestall: And that, you presume, will cover things?

Mr. Duchesneau: Yes. Every year we are just making sure that those numbers are very accurate.

We are preparing right now the numbers for next year's corporate plan. So we revise and we just go through what we already spent and what we should be spending in the next year.

Senator Forrestall: So you will be revising.

Mr. Duchesneau: Sure.

Senator Forrestall: Presumably, air passenger numbers will increase.

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Forrestall: So will this in excess of \$1 billion you are collecting now increase?

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Forrestall: However, in your plan, you are only budgeting for \$2 billion in expenditures. Presumably, we will hit that in two-and-a-half years. What will you do with the revenues for the next two-and-a-half years? Will that go back into general revenues to pay for health care?

Mr. Baker: That is over a five-year period, senator.

Senator Forrestall: That makes it worse.

Mr. Baker: The money we are estimating, the \$1.9 billion, is to cover costs for the five-year period. When we look into the future, what you are looking at is eventually you will get into replacement. The lifespan on some of this equipment is five to seven years. Also, you will need funds for new technology that has been identified.

That is why we will look at this. When we do our corporate plan every year, we will take a look and identify what our expenses are. If we do not need funds, I can assure you we will be identifying only what we require.

Senator Forrestall: You, presumably, would say at some point to the minister, "Look, you can reduce that money because we are not spending it, and we have no need for it"?

Mr. Baker: The Minister of Transport will be the first one to ask that question. He will be the one asking us if we need the funds.

M. Duchesneau: Nous faisons nos achats d'équipement en fonction d'une évaluation de la menace et des événements qui se produisent l'année suivante. Nous faisons dans notre plan général des prévisions pour les cinq prochaines années et nous demandons 1,9 milliard de dollars.

Le sénateur Forrestall: Sur les cinq ans?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Et ce montant couvrira tous les besoins, je présume.

M. Duchesneau: Oui. Chaque année, nous vérifions si ces chiffres sont exacts.

Nous préparons actuellement les chiffres pour le plan de l'année prochaine. Nous révisons donc le plan en fonction des dépenses que nous avons déjà faites et des dépenses qui sont prévues pour l'année suivante.

Le sénateur Forrestall: Vous révisiez donc votre plan.

M. Duchesneau: Bien sûr.

Le sénateur Forrestall: Je présume que le nombre de passagers augmentera.

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Par conséquent, les recettes de cette taxe, qui sont actuellement de 1 milliard de dollars, augmenteront.

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Forrestall: Dans votre plan, vous ne prévoyez toutefois que 2 milliards de dollars en dépenses. Nous atteindrons probablement ce niveau de recettes en deux ans et demi. Que ferez-vous des recettes des deux années et demie suivantes? Seront-elles versées au Trésor pour financer les services de santé?

M. Baker: Le plan porte sur une période de cinq ans, sénateur.

Le sénateur Forrestall: C'est encore pire.

M. Baker: Les fonds que nous estimons nécessaires, soit 1,9 milliard de dollars, serviront à couvrir les frais pour cette période de cinq ans. Plus tard, nous devons envisager de remplacer l'équipement. La durée de vie de certains dispositifs est de cinq à sept ans. Il faudra en outre des fonds pour acheter les nouvelles technologies jugées utiles.

C'est pourquoi nous procédons de cette façon. Nous déterminerons nos dépenses au cours de la révision annuelle de notre plan général. Si nous avons besoin de fonds supplémentaires, soyez certain que nous ne demanderons pas plus que ce dont nous avons besoin.

Le sénateur Forrestall: Je présume que vous direz à un certain moment au ministre de réduire le montant des fonds parce que vous ne les dépenserez pas entièrement et que vous n'aurez pas besoin d'un tel montant.

M. Baker: Le ministre des Transports sera le premier à poser la question. C'est lui qui nous demandera si nous avons besoin de fonds.

Senator Forrestall: You would not tell him? You would wait until he asks you?

Mr. Baker: He will be the one asking us, and we would be the ones identifying it.

Senator Forrestall: Will you do me a favour? When you hit that point, will you tell him? Do not wait for him to ask.

Mr. Baker: You can be assured of that, Senator.

The Chairman: Just to clarify a point that has come up.

If I understood you correctly, the 80 million departures and arrivals work out to 40 million times 12?

Mr. Duncan: Forty million enplanements.

The Chairman: The total revenue could be in the area of 40 million times 12, or \$480 million?

Mr. Duncan: I think that would be correct. I am looking across to Mike.

Senator Banks: Are we close? Is that the ballpark?

Mr. Duncan: That is the ballpark.

The Chairman: I wanted to clarify that.

Mr. Duncan: I think you have seen news media reports that in actual fact, the revenues were not as high as expected.

[Translation]

Senator Day: Mr. Duchesneau, I have a few questions for clarification on your outstanding presentation. Mr. Baker or Mr. Duncan can answer, whoever you decide will give the answer.

[English]

Senator Day: Page 6 of your report: When you talk about the explosive detection systems, is that the swipe system we see, as passengers, testing for explosives?

Mr. Duncan: Yes. That would be on the pre-board screening sequence. That is called a trace machine. That is an explosive detection device. If you are chosen, and that small swab is taken and is put in the machine, it is about a 30-second dwell time, and it will analyze for any trace of explosives.

Senator Day: Luckily I have not had a false positive yet, but a colleague of mine did at the Ottawa airport this morning. That is always a fun time. I am sure it is better to have the odd false positive than the other way around. We understand the security issues, and we are supportive. I think most travellers are, quite frankly. I find people to be much more tolerant of the delays than previously. We compliment you on the work you are doing.

Le sénateur Forrestall: Ne serez-vous pas les premiers à le signaler? Attendez-vous qu'il vous pose la question?

M. Baker: C'est lui qui nous posera la question et c'est nous qui déterminerons nos besoins.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous me faire une faveur? Pourriez-vous le lui signaler en premier, sans attendre qu'il vous pose la question?

M. Baker: Je vous le promets, sénateur.

Le président: Je voudrais éclaircir un point.

Si je vous ai bien compris, pour les 80 millions de départs et d'arrivées, le montant sera la somme de 40 millions fois 12.

M. Duncan: Quarante millions d'embarquements.

Le président: Les recettes totales pourraient donc être d'environ 40 millions de fois 12, soit 480 millions de dollars?

M. Duncan: Je pense que c'est exact. J'interroge Mike du regard.

Le sénateur Banks: Est-ce le chiffre approximatif?

M. Duncan: Oui.

Le président: Je tenais à ce que ce soit bien clair.

M. Duncan: Je pense que vous avez lu dans les journaux que les recettes ne sont en réalité pas aussi élevées que prévu.

[Français]

Le sénateur Day: M. Duchesneau, j'ai quelques questions de clarification sur votre excellente présentation, M. Baker ou M. Duncan pourront répondre, libre à vous de décider qui donnera la réponse.

[Traduction]

Le sénateur Day: À la page 6 de votre mémoire, vous mentionnez les systèmes de détection d'explosifs. S'agit-il du système à balayage que les passagers connaissent déjà?

M. Duncan: Oui. Il est utilisé pendant le contrôle préembarquement. Il s'agit d'appareils permettant de détecter les traces d'explosifs. Il s'agit donc d'un dispositif de détection des explosifs. Si l'on vous choisit et que l'on prend ce petit tampon pour le placer dans la machine, celle-ci en fait l'analyse en environ 30 secondes pour y détecter éventuellement des traces d'explosifs.

Le sénateur Day: Je n'ai pas encore eu de résultat faux positif, mais un de mes collègues en a eu un ce matin à l'aéroport d'Ottawa. C'est toujours amusant. Je suis sûr qu'il est préférable d'obtenir de temps en temps un résultat faux positif qu'un faux négatif. Nous sommes conscients des problèmes de sécurité et nous appuyons les mesures qui sont prises. Je crois sincèrement que la plupart des voyageurs les approuvent. Je trouve que les passagers se montrent beaucoup plus tolérants qu'avant en ce qui concerne les retards. Nous vous félicitons pour la tâche que vous accomplissez.

In the next paragraph, it talks about hold baggage. Would that be baggage that I check in and is being sent down below somewhere? That is what I assumed that was.

The explosive detection system that you have there, is that the same kind of manual swiping system, or is that a full baggage pass-through type system?

Mr. Duncan: Our answer on that is, we have multi-level types of systems. In actual fact, depending on the type of airport, the volume of traffic, we will have a slightly different solution. Again, also, depending on the particular airport, the configuration of the airport. One of the complexities of this program, to deliver this rapidly, is to put it into a system, again, to support the industry, and also to recognize that airports are always in some form of construction.

Obviously, it is easier to put it in when it is in the planning stage as opposed to a retrofit. We have a multi-level type of system, depending on the airport.

Senator Day: If an airport were to implement a system whereby, before you check your bag, you have to go through security with your bags, would that be a decision that you would make for a particular airport, or would that be a decision you would make in conjunction with the particular airport in Canada, or would they make that decision?

Mr. Duncan: We would be doing that in conjunction with the airport.

Senator Day: Are there any plans to do that kind of thing in Canada?

Mr. Duncan: You have seen it in some airports.

Senator Day: Not in Canada.

Mr. Duncan: Yes, you have. If you have been through Halifax and gone to the United States, you might have seen that.

Senator Day: Thank you.

You indicate at the bottom of page 6, every effort is being made to meet the International Civil Aviation Organization standards by 2006.

Could we have a copy of those standards that you are trying to get to in the next four years? Could you make those available to us, and could you tell us where you are behind and why it will take you that long to get to those international standards?

Mr. Duchesneau: You mean the ICAO standards?

Senator Day: Yes.

Mr. Duncan: ICAO annex 17 is a generally accepted protocol between countries, and certainly we could make that available.

Au paragraphe suivant, vous mentionnez les bagages de soute. S'agit-il des bagages que je dépose au guichet et qui sont acheminés quelque part au sous-sol? J'ai présumé que c'est de cela qu'il s'agit.

Le système de détection des explosifs est-il un système analogue au système de balayage manuel ou s'agit-il d'un système analogue au système de passage intégral des bagages dans une machine?

M. Duncan: Nous utilisons des systèmes à niveaux multiples. Nous adoptons des solutions légèrement différentes selon le type d'aéroport et selon le volume de circulation. Le système diffère également selon la configuration de l'aéroport. La difficulté de ce type de programme, si l'on veut l'exécuter avec rapidité, consiste à l'intégrer à un système qui aide l'industrie tout en tenant compte du fait qu'il y a toujours des travaux de construction dans les aéroports.

Il est bien entendu plus facile d'installer le système dès la préparation des plans d'un aéroport que pendant des travaux de modernisation. Nous utilisons un système à plusieurs niveaux, qui varie selon l'aéroport.

Le sénateur Day: Si un aéroport voulait mettre en oeuvre un système qui obligerait les passagers à se soumettre à un contrôle de sécurité avec leurs bagages, avant de les faire enregistrer, s'agirait-il d'une décision que vous auriez prise pour cet aéroport, d'une décision prise de concert avec la direction de l'aéroport concerné ou encore d'une décision personnelle de la direction?

M. Duncan: Ce serait une décision prise de concert avec la direction de l'aéroport.

Le sénateur Day: Prévoit-on instaurer un système de ce type au Canada?

M. Duncan: Vous l'avez vu dans certains aéroports.

Le sénateur Day: Pas au Canada.

M. Duncan: Si. Si vous êtes passé par l'aéroport de Halifax pour aller aux États-Unis, vous l'avez peut-être vu.

Le sénateur Day: Merci.

Au bas de la page 7, vous mentionnez que tous les efforts sont mis en oeuvre pour satisfaire aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'ici 2006.

Avez-vous sous la main un document où sont indiquées les normes que vous vous efforcez d'appliquer d'ici quatre ans? Pourriez-vous le mettre à notre disposition et mentionner quelles normes vous n'appliquez pas encore entièrement et pourquoi il vous faut aussi longtemps pour arriver à respecter ces normes internationales?

M. Duchesneau: Voulez-vous dire les normes de l'OACI?

Le sénateur Day: Oui.

M. Duncan: L'annexe 17 de l'OACI est un protocole généralement reconnu entre les pays et nous pourrions certainement vous procurer ce document.

Senator Day: That would be appreciated. Maybe we could have your comment on where we are behind and why it will take so long to get to these international standards? Would you be able to do that?

Mr. Duncan: I think what we have said is, we will be meeting the international — it is an agreed date between countries.

Senator Day: Am I reading too much into the words, “every effort is being made to”?

Mr. Duchesneau: We are making the effort, depending on many other aspects that we have to deal with.

Senator Day: Mr. Duchesneau, I am reading into that that you are not there now, that you have some challenges in getting there in four years. What I would like to know is, can you tell us what those challenges are and what we have to do to get there?

Mr. Duchesneau: We asked a consultant firm to look at that in different parts of the world, and it seems we are way ahead of most of the countries. There are reasons.

Are the machines available? There are only a few companies in the world that can produce those machines. That is one aspect. Also, there are other aspects we need to look at. It is not because our efforts are not there. We are putting in all the efforts, but we are not — if we were building those machines, maybe we could do it faster, but that is one problem that we need to face.

Senator Day: Supply of the equipment to meet the standard is one of your hindrances.

Are there any others? If you want to tell me about those when you give me the list, and I can look at it and see what the standards are, that would be fine. We are just looking for clarification.

Mr. Duchesneau: I will give you the information on that, senator.

Senator Day: Thank you. The next issue that follows from that is number 3 in your presentation, page 7, where you talk about selected airports. You are entering into agreements with the airports whereby the cost of aviation security policing would be the responsibility of the airport, but you would be providing a financial contribution. Is that the way I read that?

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Day: Who sets the standards as to what these policemen and women are supposed to be doing at the airport?

Mr. Duchesneau: Transport Canada, through a threat assessment. They are the ones who set the standards.

Le sénateur Day: Nous l'apprécierions beaucoup. Vous pourriez peut-être indiquer quelles sont les normes que vous n'atteignez pas encore et pourquoi il vous faudra aussi longtemps pour appliquer entièrement ces normes internationales. Seriez-vous en mesure de le faire?

M. Duncan: Je pense que ce que nous avons mentionné, c'est que nous satisferons aux normes internationales pour une date qui a été convenue entre les divers pays concernés.

Le sénateur Day: Est-ce que le passage «tous les efforts sont mis en oeuvre pour satisfaire ces normes» suscite trop d'attentes de ma part?

M. Duchesneau: Nous mettons des efforts en oeuvre, mais nous devons tenir compte de bien d'autres facteurs.

Le sénateur Day: Monsieur Duchesneau, j'en conclus que vous ne satisfaites pas encore à ces normes et que vous avez encore bien des difficultés à surmonter au cours des quatre prochaines années. Pouvez-vous préciser de quelles difficultés il s'agit et quelles mesures il faut prendre pour atteindre cet objectif?

M. Duchesneau: Nous avons demandé à un cabinet de consultants d'examiner la situation dans diverses régions du monde et il semblerait que nous soyons en avance sur la plupart des autres pays. Voici pourquoi.

Les machines nécessaires sont-elles disponibles? Très peu de compagnies, et ce, à l'échelle mondiale, sont capables de fabriquer ces machines. C'est un aspect du problème. Nous devons en outre tenir compte de plusieurs autres facteurs. Nous mettons effectivement tous les efforts en oeuvre mais si nous construisions ces machines nous-mêmes, ce serait peut-être plus rapide. C'est un problème auquel nous ne pouvons pas échapper.

Le sénateur Day: Un des obstacles est donc lié à la pénurie qui touche l'équipement nécessaire pour satisfaire à cette norme.

Y a-t-il d'autres normes qui ne soient pas encore respectées? J'apprécierais que vous les indiquiez quand vous me remettrez le document sur les normes. Nous aimerions avoir des renseignements plus précis à ce sujet.

M. Duchesneau: Je vous communiquerai des renseignements à ce sujet, sénateur.

Le sénateur Day: Je vous remercie. La question suivante concerne le troisième point indiqué dans votre exposé, à la page 8, celui où vous mentionnez que vous établissez des ententes avec certains aéroports, en vertu desquels le coût des services de police reliés à la sûreté aérienne relèverait de la responsabilité de l'aéroport mais que vous verseriez des contributions financières. Est-ce bien cela?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Day: Qui fixe les normes en ce qui concerne les services que ces policiers et policières doivent assurer à l'aéroport?

M. Duchesneau: C'est Transports Canada qui les fixe, en se basant sur une évaluation de la menace. C'est ce ministère qui fixe les normes.

Senator Day: Is there some published document that you could make available to us so we could see the standards you are expecting, and then you give them money to achieve those standards?

Mr. Duchesneau: The best witness to answer that question would be Mr. Elliott. I understand he is here Wednesday. He is the ADM responsible for setting the standards.

Senator Day: Who tells you what contribution you should be making?

Mr. Duchesneau: Transport.

Senator Day: Transport Canada says, "CATSA, pay X dollars to this airport, and they will do some policing for you"?

Mr. Duchesneau: According to threat assessment, yes.

Senator Day: You do not know precisely what they are doing, but you know the department is telling you to pay some dollars; is that correct?

Mr. Duchesneau: Correct.

Senator Day: The issue of non-passengers who have access to aircraft was one of the added responsibilities.

We were told that was the responsibility for the screening of non-passengers entering restricted areas at the airport, but your comment at page 8, under number 5, is that CATSA is responsible for developing and implementing a system for random screening. Who decided it would be random?

Mr. Duchesneau: We just started the consultation process with our stakeholders — airports and airline companies. We should have the results of that in a couple of months. We need to set those standards together.

Senator Day: Transport Canada asked you to do screening of non-passengers.

Mr. Duchesneau: They gave us the mandate and we are just starting the consultation process.

Senator Day: Did Transport Canada say that that screening should be random?

Mr. Duchesneau: No. We just had the two mandates, as I said, creating and implementing a system for the random screening of non-passengers.

Senator Day: Transport Canada told you it should be a random system?

Mr. Duchesneau: Thus far, but we just started the consultation process. My job is to ensure that I will inform the minister on things that we should be doing to improve security. Let us start the consultation process and, perhaps, it will turn out differently.

Le sénateur Day: Pourriez-vous nous procurer un document qui nous permettrait de savoir à quelles normes vous prévoyez que les aéroports satisfassent avec les fonds que vous leur remettez à cette fin?

M. Duchesneau: La personne la mieux placée pour répondre à cette question est M. Elliott. J'ai cru comprendre qu'il témoignerait mercredi. C'est le sous-ministre adjoint qui est chargé de fixer les normes.

Le sénateur Day: Qui indique le montant de la contribution que vous devriez verser?

M. Duchesneau: Transports Canada.

Le sénateur Day: Donc, Transports Canada décide que «l'ACSTA verse tel montant à tel aéroport qui assurera des services de police pour votre compte».

M. Duchesneau: D'après l'évaluation de la menace.

Le sénateur Day: Vous ne savez pas en quoi consistent exactement ces services de police mais le ministère vous demande de verser une contribution. Est-ce bien cela?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Day: La question des non-passagers qui ont accès à l'avion est une des responsabilités supplémentaires qui vous ont été confiées.

Quelqu'un a mentionné qu'il s'agit de la responsabilité du contrôle des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées de l'aéroport mais, d'après les commentaires que vous faites à la page 9, au cinquième point, c'est l'ACSTA qui est chargée d'élaborer et de mettre en oeuvre un système de contrôle aléatoire. Qui a décidé que ce contrôle serait aléatoire?

M. Duchesneau: Nous venons d'amorcer le processus de consultation avec nos intervenants — les aéroports et les compagnies aériennes. Nous devrions savoir à quoi nous en tenir d'ici deux ou trois mois. Nous devons fixer ces normes ensemble.

Le sénateur Day: Ainsi, c'est Transports Canada qui vous a demandé de prendre en charge le contrôle des non-passagers.

M. Duchesneau: Il nous a accordé ce mandat et nous venons d'entamer le processus de consultation.

Le sénateur Day: Est-ce Transports Canada qui a décidé que ce contrôle serait aléatoire?

M. Duchesneau: Non. Comme je l'ai mentionné, nous n'avions que deux mandats, celui de créer et celui de mettre en oeuvre un système de contrôle aléatoire des non-passagers.

Le sénateur Day: Est-ce Transports Canada qui a décidé que ce serait un système aléatoire?

M. Duchesneau: Nous venons d'amorcer le processus de consultation. Ma tâche consiste à tenir le ministre au courant des mesures qu'il faudrait prendre pour améliorer la sécurité. Ce sera peut-être différent après le processus de consultation.

Senator Day: When Transport Canada asked you to take on this new responsibility, did they tell you that it should be a random-type screening?

Mr. Duchesneau: Yes, they did.

Senator Wiebe: Going back to your answer to Senator Day regarding the levels of policing at various airports, as determined by a risk assessment, it is my understanding that you and your agency are responsible for the security of the airports. If there is a risk assessment, which I am sure is done by your agency, why then can you not determine what level of funding should be paid to the airport, rather than the Minister of Transport?

Mr. Baker: When this was first identified, the Minister of Transport identified that we should be involved in aviation-related costs. It was a minimal program to help the airports recover some of the costs, but it was strictly related to what we called "aviation-related policing costs." It does not include all policing costs at the airport. We went through, and based on the amount of risk, which was one factor that we looked at in conjunction with Transport Canada, we attempted to come up with what we would determine as being the financial contribution at each of these airports. Does it cover all costs? No. It is a minimal program to help them in relation to these costs that they are incurring. That is how it was established.

Senator Wiebe: Those moneys, then, come from other than the \$12 assessment fee?

Mr. Baker: No, it comes from within that program as well, senator.

Senator Wiebe: If you do a risk assessment, you understand that there should be a higher level of policing at airport B and you recommend further funds be allocated, what happens if the minister says no? If that is the outcome, what is the point of your agency? Do you people not run that part of the security?

Mr. Duchesneau: Policy is made by Transport Canada.

Senator Wiebe: The thing that bothers me is that policy by Transport Canada says that yes, according to risk assessment there should be a certain level of policing at airports. That policy has been made. Why, then, should you have to go back to the minister and ask for funding that goes to airport B? Why do you not have the authority to make that part of your budget?

Mr. Baker: First, the intelligence issue regarding all this information rests with Transport Canada. The regulator is Transport Canada. They set the standard, based on the time that a police officer may need to respond to the areas that we are funding or helping to fund. Are we funding all of them? No. That

Le sénateur Day: Quand Transports Canada vous a demandé de vous charger de cette nouvelle responsabilité, vous a-t-il donné l'instruction de faire un contrôle aléatoire?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Wiebe: D'après votre réponse à la question du sénateur Day concernant les niveaux de surveillance policière dans divers aéroports, en fonction d'une évaluation du risque, j'ai l'impression que c'est vous et votre organisme qui êtes responsables de la sécurité dans les aéroports. Si l'on fait une évaluation du risque — qui est certainement faite par votre organisme —, pourquoi n'est-ce pas vous, plutôt que le ministre des Transports, qui déterminez le montant des fonds qui devraient être versés à l'aéroport?

M. Baker: Au début, c'est le ministre des Transports qui a déterminé que nous devrions participer aux frais liés au transport aérien. Il s'agissait d'un programme minimal visant à aider les aéroports à récupérer une partie des coûts, mais notre contribution était strictement liée à ce que nous appelons les «coûts de surveillance policière liés à l'aviation». Cette contribution ne couvre pas tous les coûts de surveillance policière à l'aéroport. En tenant compte du degré de risque, qui est un des facteurs que nous avons évalués avec Transports Canada, nous avons tenté de déterminer le montant de la contribution financière pour les divers aéroports. Est-ce qu'elle couvre tous les coûts? Non. Il s'agit d'un programme minimal ayant pour but de les aider à payer leurs frais. C'est ainsi que l'on a procédé.

Le sénateur Wiebe: Dans ce cas, ces fonds viennent-ils d'une autre source que des recettes du droit de 12 \$?

M. Baker: Non, ils proviennent de ce programme également, sénateur.

Le sénateur Wiebe: Si vous faites une évaluation du risque, vous savez que le niveau de surveillance policière devrait être plus élevé à tel aéroport et vous recommandez que l'on alloue des fonds supplémentaires. Que faites-vous si le ministre refuse? Quelle position adoptez-vous dans ce cas? Vos agents n'assument-ils pas en partie les services de sécurité?

M. Duchesneau: La politique est établie par Transports Canada.

Le sénateur Wiebe: Ce qui me préoccupe, c'est que la politique de Transports Canada consiste à établir un certain niveau de surveillance policière dans les aéroports en fonction d'une évaluation du risque. Cette politique est établie. Pourquoi dès lors devriez-vous demander des fonds supplémentaires au ministre pour un aéroport précis? Pourquoi n'avez-vous pas le pouvoir de prendre cette décision dans le cadre de votre budget?

M. Baker: Les services de renseignement dans ce domaine relèvent de Transports Canada. C'est l'organisme de réglementation. C'est Transports Canada qui fixe la norme, en se basant sur le temps qu'il faut à un agent de police pour intervenir dans les domaines que nous finançons ou que nous

is the whole thing, that the airports are still involved; they are providing funding and we are providing funding. It was never intended to cover all the costs.

From a regulatory point of view, Transport Canada stands right up. It is their responsibility to identify what are the requirements. In our program, we help to pay for some of it, but the airports are still involved themselves as well.

Senator Wiebe: Do you not do the risk assessment?

Mr. Duchesneau: We do not have the means. Transport Canada does the assessment because they have the intelligence. We do not do any intelligence investigation. It is done by Transport Canada, with the RCMP and CSIS. We are not equipped and it is not in our mandate to do that. To evaluate a threat, you need the equipment and the tools, which we do not have.

Senator Wiebe: When it comes to determining what level of training screeners need, is that decision made by Transport Canada or by you people?

Mr. Duchesneau: We make that decision.

Senator Wiebe: What is the difference?

Mr. Duchesneau: It is totally different. We have the means to do training. We know exactly what our standing and operating procedures are, so we train people accordingly. However, when it is time to make a threat assessment, we need intelligence to do that. It is not in our mandate to do intelligence.

Senator Day: Are you able to share with us what type of randomness you have decided to implement in your screening of non-passengers?

Mr. Duchesneau: It is part of the strategy, and it is in CATSA's act that I cannot discuss such things.

Senator Banks: What does the Parliament of Canada Act say about that?

The Chairman: We have a ruling that says that a witness who refuses to testify before us may be reported to the Senate and found in contempt.

Mr. Duchesneau: Section 32.2 of the act.

The Chairman: I do not think we have asked you a question just now, sir.

Mr. Duchesneau: Oh, sorry.

Senator Cordy: Mr. Duchesneau, you have been in your job for one month. What are the most immediate challenges that you are facing?

Mr. Duchesneau: Building a team. Come December 31, we have just over 3,000 new personnel who are going through training and will be in airports representing CATSA. When I started building

contribuons à financer. Nous ne finançons pas tous les services de surveillance policière. Les aéroports interviennent toujours; ils fournissent une partie des fonds et nous en fournissons une autre. Le but n'a jamais été de couvrir tous les frais.

La réglementation relève de Transports Canada. C'est sa responsabilité de déterminer les besoins. Dans le cadre de notre programme, nous contribuons aux frais mais les aéroports en paient toujours une partie.

Le sénateur Wiebe: Ne faites-vous pas l'évaluation du risque?

M. Duchesneau: Nous n'avons pas les ressources nécessaires. C'est Transports Canada qui fait l'évaluation parce que c'est lui qui a les renseignements. Nous n'avons pas de service de renseignement. C'est Transports Canada qui s'en charge, avec la GRC et le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS). Nous ne sommes pas équipés pour cela et ça ne fait pas partie de notre mandat. Pour évaluer une menace, il faut avoir l'équipement et les outils nécessaires, ce que nous n'avons pas.

Le sénateur Wiebe: Lorsqu'il s'agit de décider du niveau de formation qu'il est nécessaire de donner aux agents de contrôle, la décision est-elle prise par vous ou par Transports Canada?

M. Duchesneau: C'est nous qui la prenons.

Le sénateur Wiebe: Quelle est la différence?

M. Duchesneau: C'est très différent. Nous avons les ressources nécessaires pour assurer la formation. Nous connaissons notre situation précise et nos procédures d'exploitation; nous organisons la formation en conséquence. Lorsqu'il s'agit cependant de faire une évaluation du risque, il faut des renseignements. Nous ne sommes pas chargés d'assurer un service de renseignement.

Le sénateur Day: Pouvez-vous indiquer quel type de contrôle aléatoire vous avez décidé de faire en ce qui concerne les non-passagers?

M. Duchesneau: Cette décision fait partie de la stratégie et la loi sur l'ACSTA précise que je ne peux pas faire de commentaires à ce sujet.

Le sénateur Banks: Que dit la Loi sur le Parlement du Canada à ce sujet?

Le président: D'après le Règlement, un témoin qui refuse de témoigner peut être signalé au Sénat et reconnu coupable d'outrage.

M. Duchesneau: Il s'agit du paragraphe 32.2 de la loi.

Le président: Je ne pense pas que l'on vienne de vous poser une question, monsieur.

M. Duchesneau: Excusez-moi.

Le sénateur Cordy: Monsieur Duchesneau, vous occupez ce poste depuis un mois. Quelles sont les difficultés que vous devez surmonter dans l'immédiat?

M. Duchesneau: Former une équipe. Le 31 décembre, nous aurons un peu plus de 3 000 nouveaux employés en formation qui représenteront l'ACSTA dans les aéroports. Lorsque j'ai amorcé

this team, we were about 30, and we are now up to about 75. We are growing. We are facing growing pains and the challenge is there, but I know we can face the challenge.

Senator Cordy: That is a large number of people to bring together in a short period of time.

Mr. Duchesneau: Yes, and we will be there December 31.

Senator Cordy: What do you expect the challenges to be for CATSA in the years to come?

Mr. Duchesneau: Always being one step ahead of people who have bad intentions. We need to work. My job in the coming year will be to build bridges with the police community, with the intelligence community, with the airports, with the airline companies, with people at the international level. About two weeks ago, I met with Admiral Loy, who is the president of the Transportation Security Administration in the U.S., and he is facing the same problems. We do not need to make the same mistakes that he is making. By being partners with them, we will learn and we will improve our act quicker.

Senator Cordy: Is there cooperation with other countries, particularly with the United States?

Mr. Duchesneau: When I spoke with him, I saw that he is very open. We have a meeting in January, in Washington, to share the problems that both agencies are facing — his and ours.

Senator Cordy: Five or eight years into the future, what changes will Canadians see when they get to an airport? What changes do you visualize the Canadian public will see when they walk into an airport?

Mr. Duchesneau: The quality of personnel. I think that we have increased the way we are paying them, the way we train them. We have received compliments about our training procedure. As a matter of fact, other agencies here in Ottawa want to go through the same type of training that we are giving. We put a lot of emphasis on customer service. I think we can do this job, because 99.99 per cent of people are law-abiding citizens, and they need to be treated like that. We, like I said, put a lot of emphasis on customer service.

Senator Cordy: You are expecting to be finished by the end of this year?

Mr. Duchesneau: By December 31, but that is the first part of the training. We will also have on-the-job training and a certification process as we go along. It is not just for one time or three days or a week of training, but as they go along, we will improve the training process.

Senator Cordy: So there will be on-the-job refresher courses —

la formation de cette équipe, nous étions 30 et nous sommes actuellement environ 75. Notre équipe est en pleine croissance. Nous faisons face à une crise de croissance et c'est à ce niveau que réside le défi, mais nous sommes en mesure de le relever.

Le sénateur Cordy: Ça fait un grand nombre de personnes réunir en peu de temps.

M. Duchesneau: Oui, et c'est le nombre d'employés que comptera notre équipe le 31 décembre.

Le sénateur Cordy: Quels défis l'ACSTA s'attend-elle à devoir relever au cours des prochaines années?

M. Duchesneau: Il faudra toujours être en avance sur les personnes qui sont animées de mauvaises intentions. Nous avons du pain sur la planche. Au cours des 12 prochains mois, je devrai établir des liens avec le milieu policier, les services de renseignement, les aéroports, les compagnies aériennes et avec des organismes étrangers. Il y a environ deux semaines, j'ai rencontré l'amiral Loy, qui est président de la Transportation Security Administration américaine et il est confronté à des problèmes semblables. Nous ne devons pas nécessairement commettre les mêmes erreurs que lui. En formant une association avec cet organisme, nous aurons accès à des informations qui nous permettront de rajuster notre tir plus rapidement.

Le sénateur Cordy: Votre organisme coopère-t-il avec ceux d'autres pays, surtout avec d'autres organismes américains?

M. Duchesneau: Au cours de notre conversation, M. Loy s'est montré très réceptif. Nous avons décidé de nous rencontrer en janvier, à Washington, pour discuter des problèmes respectifs des deux organismes.

Le sénateur Cordy: Quels changements les Canadiens pourront-ils constater d'ici cinq à huit ans? Quels changements pensez-vous que les Canadiens pourront remarquer en entrant dans un aéroport?

M. Duchesneau: La compétence du personnel. Je pense que nous avons amélioré le salaire des employés et leur formation. Nous avons d'ailleurs reçu des compliments au sujet de notre méthode de formation. En fait, d'autres organismes fédéraux veulent l'adopter. Nous mettons beaucoup l'accent sur le service à la clientèle. Je pense que c'est possible parce que 99,99 p. 100 des personnes auxquelles nous avons affaire sont des citoyens respectueux de la loi et qu'il faut les traiter comme tels. Comme je viens de le mentionner, nous mettons beaucoup l'accent sur le service à la clientèle.

Le sénateur Cordy: Vous attendez-vous à avoir terminé d'ici la fin de l'année?

M. Duchesneau: Pour le 31 décembre, mais il s'agit du premier volet de la formation. Nous ferons également de la formation en cours d'emploi et nous mettrons en place un processus d'accréditation. Il ne s'agit pas d'une formation ponctuelle ou d'une formation de trois jours ou d'une semaine; au contraire, nous améliorerons le processus de formation avec le temps.

Le sénateur Cordy: Vous organiserez donc des cours de perfectionnement en cours d'emploi...

Mr. Duchesneau: On a regular basis.

Senator Cordy: — when something new comes out. Good.

We have all read and heard stories about people who have actually made it onto an airline carrier with something that they should not have had onboard. Do you have infiltration tests at the airport?

Mr. Duchesneau: Yes. Presently, Transport Canada does penetration tests, and we are working on having CATSA doing exactly the same thing, mainly to improve, once again, training and to improve the personnel that we are working with.

Senator Cordy: Will the Canadian public get any indication as to the results of the infiltration? I know that you will not say that at such and such an airport it is easier to get through security than at another one, but is there any way that the Canadian public can feel they are getting good value for their money?

Mr. Duchesneau: I can assure you of that. Now, should we be talking about that? That is another question. Like I said, we have many committees. We have the minister's office, Transport Canada, watching what we are doing. The question is: Is it of public interest to show that our system was easily penetrated? That is a very tough question to answer, and I am not so sure that we need to tell the public what the problems are. If we are asked by officials, by the minister, obviously we will tell that, but do we make that public? I am not certain.

Senator Cordy: How much information can Canadians get? I understand there is information that you cannot give out, but is there some way, other than just saying, "Yes, trust us. Everything is great" — of giving the public a feeling that, yes, things are much better than they were a year ago?

Mr. Duchesneau: I am a very transparent person, but once again, can we give out our strategies? If I were always speaking with law-abiding citizens, I would not have a problem with that, but it would be very counterproductive for me to say things that would help other people try to do a crime. I have a problem with that. I always did have a problem with that.

When I was police chief, can you talk about your strategies? No. Part of the system is to have a visible aspect of security and an invisible aspect of it. When you are in a city, you have police officers in uniform and you have detectives in plain clothes doing police work, but we do not tell that; otherwise, it would be counterproductive. It is the same thing with security. I would have a moral problem to say something that could be harming people.

Senator Cordy: In some areas of policing, we have been able to get — I am not talking airports, but Neighbourhood Watch programs or other programs — the public really involved in making sure that their neighbourhoods are safe places. Is there a way to get Canadians involved in making sure that airports and airline carriers are safe places to be?

M. Duchesneau: De façon régulière.

Le sénateur Cordy: ... lorsqu'on adopte de nouvelles techniques. C'est bien.

Nous avons lu des articles ou entendu des anecdotes au sujet de personnes qui avaient réussi à embarquer dans un avion avec des objets interdits à bord. Fait-on des tests d'infiltration à l'aéroport?

M. Duchesneau: Oui. Transports Canada fait actuellement des tests d'infiltration et l'ACSTA se prépare à procéder à des tests analogues, principalement pour améliorer la formation et accroître les compétences de notre personnel.

Le sénateur Cordy: Les Canadiens sont-ils informés des résultats de ces tests? Je sais bien que vous ne révélez pas le nom des aéroports où il est plus facile de déjouer les services de sécurité, mais est-il possible de faire en sorte que les Canadiens aient l'impression d'obtenir un bon rapport qualité-coût?

M. Duchesneau: Je vous le garantis. Quant à savoir si on devrait en parler, c'est une autre question. Comme je l'ai mentionné, nous avons mis en place de nombreux comités. Le cabinet du ministre des Transports surveille nos activités. Quant à savoir s'il est de l'intérêt public de signaler que quelqu'un a déjoué facilement notre système de surveillance, c'est très délicat. Je ne suis pas convaincu qu'il soit nécessaire de mettre les Canadiens au courant des problèmes. Si de hauts fonctionnaires ou le ministre nous posent la question, nous leur donnerons les renseignements, mais je ne suis pas certain qu'il faille les rendre publics.

Le sénateur Cordy: Dans quelle mesure les Canadiens sont-ils informés? Je comprends que vous ne puissiez pas divulguer certaines informations et que tout ce que vous puissiez dire, pour convaincre les Canadiens que la situation s'est améliorée depuis un an, c'est que tout va bien et qu'il faut vous faire confiance.

M. Duchesneau: Je suis une personne très transparente mais, je le répète, pouvons-nous révéler nos stratégies? Si j'avais toujours affaire à des citoyens respectueux de la loi, je le ferais volontiers, mais nos efforts seraient compromis si je révélais des informations susceptibles d'aider d'autres personnes à commettre un délit. J'ai des réticences à ce sujet. J'en ai toujours eu.

J'ai été chef de police et est-ce qu'un chef de police peut donner des informations sur ses stratégies? Non. Le système comporte un aspect visible de la sécurité et un autre aspect, qui est invisible. Dans les villes, il y a des agents de police en uniforme et des détectives en civil qui font de la surveillance policière, mais nous ne le révélons pas, sinon l'efficacité du système serait compromise. Il en est de même en ce qui concerne la sécurité. J'aurais un cas de conscience si je divulguais des informations susceptibles d'avoir des conséquences néfastes.

Le sénateur Cordy: Dans certains domaines de la surveillance policière, on fait participer activement les citoyens; il ne s'agit pas de la surveillance dans les aéroports mais des programmes de surveillance de quartier ou de divers autres programmes dans le cadre desquels les citoyens s'assurent de la sécurité de leur quartier. Serait-il possible de faire participer les Canadiens pour s'assurer que les aéroports et les avions soient des lieux sûrs?

Mr. Duchesneau: I like that question. I am a firm believer in community policing. The police themselves do not have the means or the budget to make sure that no crimes are committed. That is why we ask the citizens to get involved in policing. It is the same thing at the airport. CATSA alone cannot do a good job if we do not talk with airport authorities, airlines and employees working at the airport. Sometimes they are the eyes of the airport and the eyes of the system. We need to reach out to them and make sure that everyone involved in an airport procedure is there also to make sure that security is at its highest level.

Senator Cordy: How would you go about educating the public?

Mr. Duchesneau: We already did a program called "The Fly Smart Program." I am just learning those as I go along. We had two flyers given to passengers to make sure that they would fly safely by using tips and information that they need to know. As a matter of fact, we will also be doing that in all airports. When passengers are waiting to go through pre-board screening, we will have screens giving them information on how to prepare, to make sure that they are going to go through the pre-board screening faster, and also things that they should not be bringing onboard. We need to inform them, and we will do that. Public affairs in 2003 will be a big agenda item for us. We need to inform people.

Hassles. We need to get rid of hassles when people go through the airport. We need to be firm in what we are doing, but if we can cut all the hassles that are not helpful in doing our job. I think we need to inform people, and that is what we will be doing.

Senator Atkins: Thank you, gentlemen, for being here tonight. Your chair has had quite a challenge since his appointment. This may be a little unfair to ask you at this time, since you have only been here for a short while, but since last April 1, have there been any significant changes in the mandate or in the regulations that have been applied through Transport Canada to make your job better or easier?

Mr. Duchesneau: I can tell you that ever since I got there, they were more than supportive. I think the evidence of that is that the two people surrounding me today were two of the best employees of Transport Canada, and they were given to us. Ever since I got there, every time I asked for something, they were very supportive and helpful. I know, because I spoke with him, that the minister wants CATSA to be there and do the best job there is.

Senator Atkins: What about the airlines?

Mr. Duchesneau: I had a meeting with Air Canada yesterday. They are also very open. It is in their own interest. We want to show that it is safe to fly Canadian airlines. They are very helpful. The message is, "Help us help you." I think they got the message.

M. Duchesneau: J'aime cette question. Je suis un fervent partisan de la surveillance communautaire. La police n'a pas les outils ni le budget nécessaires pour s'assurer qu'aucun crime ne soit commis. C'est pourquoi nous demandons aux citoyens de participer à la surveillance policière. La situation est la même dans les aéroports. L'ACSTA ne peut pas assurer une surveillance efficace sans communiquer avec les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les employés d'aéroport. Ce sont en quelque sorte les yeux de l'aéroport et du système. Nous devons les sensibiliser et nous assurer que toutes les personnes participant à une procédure aéroportuaire veillent en même temps à ce que la sécurité atteigne son niveau maximal.

Le sénateur Cordy: Comment procéderiez-vous pour sensibiliser la population?

M. Duchesneau: Nous avons déjà mis en place un programme appelé «Prenez l'air averti». J'apprends à mesure que nous progressons. Nous avons déjà fait distribuer deux circulaires aux passagers pour qu'ils prennent l'avion en toute sécurité, grâce à des petits conseils et à des informations très utiles. En fait, nous le ferons dans tous les aéroports. Nous installerons des écrans aux endroits où les passagers attendent pour le contrôle préembarquement, qui leur signaleront ce qu'il faut faire pour passer plus rapidement le contrôle préembarquement et quels objets il est interdit d'amener à bord de l'appareil. Nous devons les informer et nous le ferons. En 2003, les relations publiques constitueront un poste important de notre programme. Nous devons informer les usagers.

Nous devons mettre un terme aux tracasseries. Nous devons être fermes tout en nous efforçant de supprimer toutes les tracasseries inutiles. Je pense qu'il faut informer les usagers et nous le ferons.

Le sénateur Atkins: Je vous remercie de votre participation. Votre président a eu un gros défi à relever depuis sa nomination. C'est un peu injuste de vous poser cette question maintenant, puisque vous n'occupez ce poste que depuis peu mais, depuis le 1^{er} avril, a-t-on apporté des changements importants à votre mandat ou mis en place des règlements pour accroître votre efficacité ou vous rendre la tâche plus facile, par l'intermédiaire de Transports Canada?

M. Duchesneau: Depuis que j'occupe ce poste, le ministère nous a beaucoup soutenus. La preuve est que les deux personnes qui m'accompagnent aujourd'hui étaient deux des meilleurs employés de Transports Canada qui nous ont été confiés. Chaque fois que je me suis adressé au ministère ou que je lui ai demandé de l'aide, il m'a toujours appuyé ou apporté de l'aide. Je sais, pour en avoir parlé avec lui, que le ministre veut que l'ACSTA assure une présence et atteigne un niveau d'excellence.

Le sénateur Atkins: Et les compagnies aériennes?

M. Duchesneau: J'ai rencontré hier des représentants d'Air Canada. Ils sont aussi très réceptifs. C'est dans leur intérêt. Nous voulons démontrer que l'on peut voler en toute sécurité avec les compagnies aériennes canadiennes. Ils ont fait des commentaires très pertinents. Le message est qu'il faut s'entraider. Je crois qu'ils l'ont compris.

Senator Atkins: What about the local airport authorities — for example, Pearson?

Mr. Duchesneau: Very good. I spent the last two weeks with them, one week in Salt Lake City for an international conference and last week with ATAC in Calgary. I have good contacts, and I am starting to visit all major airports first and then all 89 airports to make sure that we reach out to the operators of these airports.

Senator Atkins: Does CATSA have any input into the development of the new construction of airport terminals?

Mr. Duncan: Certainly for the installation of the multi-level systems, we have worked with a major engineering firm that we have onboard to work with us, and we are working with the airports on those guidelines as they construct.

Senator Atkins: You are satisfied that the end product will be state of the art?

Mr. Duncan: State of the art. One of the issues, as was discussed earlier, is that we are also taking a look at the technology continuously, because we have to ensure that when an installation occurs, we are employing the best technology. We work closely with the United States. We are also working closely with the airports and the airlines.

Senator Atkins: You said that you have been working with the airlines. We had an airline flight attendant appear before us last week who made the case that the airline attendants' procedures have not changed since 9/11, and they are getting no training. She even admitted that she does not have the same comfort in going to work and getting on an aircraft as she used to have. Who is responsible for that? Is that Transport Canada or is that you? It is a security question.

Mr. Duchesneau: The best witness to answer that question would be Mr. Elliott when he comes here Wednesday. He is in charge of making those policies.

Senator Atkins: Do you believe that air marshals should be identified to the crews?

Mr. Duchesneau: No, not at all. It is a covert operation and it is good that it is like that.

Senator Atkins: If you talk to the people who are flying these aircraft —

Mr. Duchesneau: The captain knows. The captain is informed.

Senator Atkins: The captain is locked up front. He cannot do much if something happens in the cabin and the aircrew does not know what is going on. There is a clear conflict here, by the way, in terms of this issue.

Mr. Duchesneau: My opinion on that is the more we talk about it, the less effective it is.

Senator Atkins: That gets to your point on transparency.

Le sénateur Atkins: Et les autorités aéroportuaires locales, celles de l'aéroport Pearson, par exemple?

M. Duchesneau: Leur réaction est excellente. J'ai passé les deux dernières semaines avec les représentants, une à Salt Lake City, dans le cadre d'une conférence internationale, et la semaine dernière, avec l'ATAC, à Calgary. J'ai de bons contacts et j'entame une tournée des 29 aéroports canadiens, en commençant par les principaux, pour avoir des contacts avec les exploitants de ces aéroports.

Le sénateur Atkins: L'ACSTA a-t-elle son mot à dire dans les plans de construction de nouvelles aérogares?

M. Duncan: En ce qui concerne l'installation des systèmes à niveaux multiples, nous avons collaboré avec un bureau d'ingénieurs-conseils très connu et nous collaborons aussi avec les aéroports pour établir les lignes directrices en cours de travaux.

Le sénateur Atkins: Êtes-vous convaincus que le produit final sera à la fine pointe?

M. Duncan: Bien sûr! Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous examinons continuellement les nouvelles technologies parce que nous devons employer la technologie la plus efficace quand on fait une installation. Nous travaillons en étroite collaboration avec les États-Unis, ainsi qu'avec les aéroports et les compagnies aériennes.

Le sénateur Atkins: Vous avez mentionné que vous avez collaboré avec les compagnies aériennes. Une agente de bord, qui a témoigné la semaine dernière, a dit que les procédures de sa compagnie en ce qui concerne les agents de bord n'avaient pas changé depuis le 11 septembre et qu'ils ne reçoivent pas de formation. Elle a même reconnu qu'elle était moins rassurée qu'avant en allant au travail et en embarquant dans un appareil. Qui est responsable de cette situation? Est-ce Transports Canada ou est-ce vous? C'est une question de sécurité.

M. Duchesneau: La personne la plus apte à répondre à cette question est M. Elliott, que vous verrez mercredi. Il est chargé d'établir ces politiques.

Le sénateur Atkins: Pensez-vous que l'identité des «policiers de l'air» devrait être révélée aux équipages?

M. Duchesneau: Non, pas du tout. C'est une opération secrète et il est bon qu'elle le reste.

Le sénateur Atkins: Quand on parle aux personnes qui pilotent ces appareils...

M. Duchesneau: Le capitaine est au courant. Il est informé.

Le sénateur Atkins: Le capitaine est enfermé dans le nez de l'appareil. Il est impuissant si un incident se produit dans la cabine et si l'équipage ignore ce qui se passe. C'est tout à fait illogique.

M. Duchesneau: Je pense que plus on en parle, moins le système est efficace.

Le sénateur Atkins: Cela a pourtant un rapport avec la transparence que vous avez évoquée.

Mr. Duchesneau: I do not have a problem being transparent. I can be transparent on the good things. There are things that we cannot tell.

I am tortured here today, because there are things that I would like to tell, but I cannot. I think I would not be fulfilling my mandate in talking about things that could harm the system.

Senator Forrestall: Do not tantalize us, please.

Mr. Duchesneau: No.

Senator Atkins: Who would be responsible for training airline flight attendants in the new world of security?

Mr. Duchesneau: Transport Canada can issue policies on that. It is the airline companies that train their own personnel.

Senator Atkins: Who will push them to do it, Transport Canada? They are not doing that.

Mr. Duchesneau: Well, once again, I am not the right witness to comment on that. I am just working within the mandate given by Parliament for CATSA. I would like to be back here in six months and tell you what we have done, and then you can criticize us. I do not have a problem being criticized, on the contrary.

If you criticize us, I think we are in the same boat together. The reason why we have such a committee is because you want to improve security. I get the message. I want to be part of the solution, not part of the problem.

The Chairman: The question had to do with your mandate. Your mandate includes the air marshal program. Am I correct?

Mr. Duchesneau: Yes, it does.

The Chairman: That is what the questioner is asking about. I think you are the right witness. You can proceed with your questions.

Senator Atkins: I only have one other question at this time — namely, do you believe pilots should have weapons?

Mr. Duchesneau: Not at all. If there is one thing I am convinced of, it is that. I used weapons for 30 years. I had to use weapons in very stressful situations. I am convinced that pilots should not be armed.

My job is to ensure that people who board planes do not come on with weapons and explosives. That is my job. I will have to respond to you and to the Canadian population about that.

If a pilot had to use a weapon inside his airplane, it is because I did not do my job properly. I will have to respond to that.

M. Duchesneau: Je n'ai aucune difficulté à être transparent. Je peux être transparent quand c'est utile. Nous ne pouvons toutefois pas divulguer certaines informations.

Je suis tourmenté parce que je voudrais vous donner certaines informations que je ne peux pas révéler. Je pense que je ne respecterais pas mon mandat en révélant des informations qui pourraient avoir des conséquences néfastes sur le système.

Le sénateur Forrestall: Ne nous donnez pas de faux espoirs, je vous prie.

M. Duchesneau: Non.

Le sénateur Atkins: Qui serait responsable de la formation des agents de bord dans le cadre du nouveau système de sécurité?

M. Duchesneau: Transports Canada peut établir des politiques à ce sujet. La formation du personnel est assurée par les compagnies aériennes.

Le sénateur Atkins: Qui va les pousser à donner cette formation? Est-ce Transports Canada? Les compagnies n'assurent pas cette formation.

M. Duchesneau: Je ne suis pas la personne apte à faire des commentaires à ce sujet. Je me contente de m'acquitter du mandat que le Parlement a confié à l'ACSTA. Je voudrais revenir dans six mois pour vous parler de nos réalisations. Vous pourrez alors nous critiquer. Je n'ai aucune objection à ce qu'on nous critique, bien au contraire.

Vous nous critiquez mais nous sommes dans le même bateau. Si l'on a créé votre comité, c'est parce qu'on veut améliorer la sécurité. Je comprends le message. Je tiens à contribuer à la recherche d'une solution mais je ne veux pas aggraver le problème.

Le président: Cette question concerne votre mandat. Votre mandat inclut le programme des «policiers de l'air». Est-ce bien cela?

M. Duchesneau: Oui.

Le président: C'est pourquoi mon collègue vous pose cette question. Je pense que vous êtes le témoin auquel il faut la poser. Vous pouvez continuer à poser des questions.

Le sénateur Atkins: Il ne me reste plus qu'une autre question pour l'instant: pensez-vous que les pilotes devraient être armés?

M. Duchesneau: Pas du tout. J'en suis absolument convaincu. J'ai utilisé des armes pendant 30 ans. J'ai dû m'en servir dans des situations très stressantes. Je suis convaincu que les pilotes ne devraient pas être armés.

Ma tâche consiste à m'assurer que les personnes qui embarquent dans un avion ne portent pas une arme ou n'aient pas des explosifs. C'est ma tâche. Je devrai en répondre devant vous et devant la population canadienne.

Si un pilote devait utiliser une arme dans l'avion, ce serait parce que je n'aurais pas bien fait mon travail. Je devrais donc en répondre.

Senator Atkins: One of the first directives that came down after 9/11 was to substitute plastic knives for metal knives. Someone mentioned they would confiscate nail clippers at security. What about forks, are they not a dangerous weapon? Where do you draw the line in all this?

Mr. Duchesneau: Once again, is the system perfect? Obviously, no. We need to improve. As we go along, we will improve. Part of our mandate is to inform Transport Canada if there are any problems. I will do that.

I am pretty sure if I come back before this committee six months from now, we will have improved the system. I am convinced of that. However, we are a new organization trying to do our best to ensure that we will protect Canadian citizens.

Senator Atkins: You have quite a challenge.

Mr. Duchesneau: I think we do.

Senator Smith: This has been helpful, sir. I do not wish to torture you at all. I realize you have not been on the job all that long.

However, I wish to ask several questions relating to some evidence we heard from a previous witness earlier this month on November 4, Mr. Chuck Wilmink. He is the former corporate security manager of Canadian Airlines. Did you have a chance to review his evidence?

Mr. Duchesneau: Yes, I did.

Senator Smith: He was fairly critical, not just of your organization, but also generally. I want to touch on a couple of things he said. In his opening comment he said:

The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room and in two minutes train that person on how to put a bomb on an airplane for any city in the world.

I will not go on to describe how he said to do it. I want to cover a couple of these things.

He then in his opening statement said:

CATSA took over command of the airport passenger screeners from the airlines. In my view, it is the airlines' responsibility to have proper security on their flights. Their business depends on security. Control of passenger screening, in my eyes, ultimately lies with them. They should be in charge of that.

I suppose that is a policy matter. You may not want to comment on it. I want to give you the chance to comment on that. Do you have a reaction to his statement there?

Le sénateur Atkins: Une des premières directives qui a été établie après le 11 septembre concerne le remplacement des couteaux de métal par des couteaux en plastique. Un collègue a mentionné que l'on confisquait les pinces à ongles lors du contrôle de sécurité. Et les fourchettes? Ne sont-elles pas une arme dangereuse? Quelle distinction faites-vous dans ce contexte?

M. Duchesneau: Le système n'est manifestement pas parfait. Il faut l'améliorer. C'est ce que nous ferons avec le temps. Notre mandat consiste notamment à informer Transports Canada des problèmes éventuels. C'est ce que je ferai.

Je suis certain que si je me présente à nouveau devant vous dans six mois, je pourrai confirmer que nous avons amélioré le système. J'en suis convaincu. Notre organisme vient d'être créé et nous faisons de notre mieux pour assurer la protection des Canadiens.

Le sénateur Atkins: C'est tout un défi à relever.

M. Duchesneau: Effectivement.

Le sénateur Smith: Cette discussion est très instructive, monsieur. Je ne tiens pas du tout à vous torturer. Je suis conscient que vous n'occupez ce poste que depuis peu.

Je voudrais cependant poser plusieurs questions liées à des commentaires qu'un autre témoin a faits au début du mois, le 4 novembre. Ce témoin est Chuck Wilmink. Il a été directeur de la sécurité à Canadian Airlines. Avez-vous eu l'occasion d'examiner les commentaires qu'il a faits à cette occasion?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Smith: Il a vivement critiqué le système, pas seulement votre organisme, mais le système en général. Je voudrais mentionner deux ou trois de ses commentaires. Au début de son exposé, il a dit ceci:

La sécurité des aéroports est très insatisfaisante. Je pourrais enseigner en deux minutes à n'importe laquelle des personnes ici présentes comment placer une bombe dans un avion à destination de n'importe quelle ville du monde.

Je ne décrirai pas la méthode que M. Wilmink emploierait. Je veux simplement examiner deux ou trois de ses commentaires.

Il a dit ensuite ceci dans son exposé:

L'ACSTA a pris en charge le commandement des agents de contrôle des passagers dans les aéroports alors qu'il relevait des compagnies aériennes. À mon avis, c'est la responsabilité des compagnies aériennes d'assurer une sécurité suffisante sur leurs vols. Dans leur secteur d'activité, tout repose sur la sécurité. Le contrôle des passagers est une question qui, à mon avis, relève d'elles en définitive. Elles devraient être en charge de ce contrôle.

Je suppose que c'est une question de politique. Vous ne tenez peut-être pas à faire des commentaires à ce sujet. Je voudrais toutefois vous en donner l'occasion. Quelle est votre réaction à ces commentaires?

Mr. Duchesneau: First, we did not take pre-screeners over yet. We will be doing that on December 31. Second, I think it is a good decision that the Canadian government took, to give that to a separate body to take care of security.

Security, no matter in which industry we are, will never be a profit centre. We need to ensure that we are protecting our citizens. We are there, and our raison d'être is security. It is not business. That is one aspect.

Also, we are specializing in security. Airline companies are not. We had that before. There are many reasons why this decision was taken. I fully support that decision.

Senator Smith: I suppose there are roles for both.

Mr. Duchesneau: Their job is to fly passengers. My job is to ensure that when passengers get onboard, they are safe. That job is a big task.

Senator Smith: Mr. Wilmlink then spent a lot of time talking about these explosive vapour detection machines. He says that:

They have two machines in the Vancouver Airport right now that can handle 200 bags an hour. There are 1200 bags now going through the system, so they cannot check every bag. They are also very expensive, very hard to maintain and have a high false-positive rate. One out of every five bags comes back with, "yes, it has a weapon in it," and it has to be hand-searched. It is time-intensive, requires a lot of security screeners and is not effective. It is a security tool — but once you build it, people try to break it.

At one point later on, he talked about having dogs going up and down the line. To save time, I said to Mr. Wilmlink that he started off by focusing on what he believes are the inadequacies of these vapour detection machines. Then I asked him if they are in operation anywhere in Canada. He replied that they have been deployed at Vancouver. He said:

That is the only one I can speak for, but there is a problem. They have two machines, and one is certified in Canada but not in the U.S., and the other machine is certified in the U.S. but not in Canada. Bags have to go through both machines, so there is a direct conflict right there.

I then asked him who would have ordered these machines and he said that it was CATSA. Was that done intentionally? Was there a slip-up? Why did they order two different machines? He replied:

M. Duchesneau: Premièrement, nous n'avons pas encore pris en charge les agents de contrôle préembarquement. Nous le ferons à partir du 31 décembre. Deuxièmement, je crois que le gouvernement du Canada a pris une décision judicieuse en confiant la responsabilité de la sécurité à un organisme distinct.

Quel que soit le secteur d'activité, la sécurité ne sera jamais une source de profits. Nous devons assurer la protection de nos citoyens. Nous sommes là pour assurer la sécurité. Ce n'est pas une activité commerciale. Ce n'en est qu'un aspect.

D'autre part, nous nous spécialisons dans la sécurité, mais pas les compagnies aériennes. Ce n'est pas la première fois que l'on prend une décision semblable. De nombreux motifs la justifient. Je l'appuie sans réserve.

Le sénateur Smith: Je suppose qu'il y a des fonctions que les deux doivent assumer.

M. Duchesneau: La tâche des compagnies aériennes consiste à assurer le transport aérien des passagers. La mienne consiste à veiller à ce que les passagers soient en sécurité dans les avions. Ce n'est pas une mince tâche.

Le sénateur Smith: M. Wilmlink a fait de longs commentaires sur les machines de détection d'explosifs par analyse de vapeurs. Il a dit notamment:

On a installé à l'aéroport de Vancouver deux machines capables de contrôler 200 bagages à l'heure. On manipule actuellement 1 200 bagages dans cet aéroport et on ne peut par conséquent pas faire un contrôle systématique. Ces machines sont par ailleurs très coûteuses et d'entretien très difficile; elles ont en outre un taux de résultats faux positifs élevé. Elles signalent la présence d'une arme dans un bagage sur cinq et ces bagages doivent être fouillés manuellement. C'est long et cela nécessite un grand nombre d'agents de contrôle de sécurité. Ce n'est pas efficace. Il s'agit d'un outil de sécurité mais une fois qu'il est construit, tout est fait pour qu'il tombe en panne.

À un certain moment, il a mentionné la possibilité d'utiliser des chiens faisant des allées et venues le long des files de passagers. Pour gagner du temps, j'ai dit à M. Wilmlink qu'il avait d'abord mis l'accent sur les faiblesses de ces machines de détection par analyse de vapeurs. Je lui ai demandé si on en avait installé dans des aéroports canadiens. Il a dit qu'on en avait déployé à Vancouver. Je le cite:

C'est le seul aéroport que je puisse mentionner, mais un problème se pose. On y a mis en place deux machines mais l'une est certifiée au Canada et pas aux États-Unis alors que l'autre est certifiée aux États-Unis mais pas au Canada. Les bagages doivent passer dans les deux machines, ce qui est illogique.

Je lui ai ensuite demandé qui avait pu commander ces machines et il a dit que c'était l'ACSTA. Cette décision a-t-elle été prise intentionnellement? S'agit-il d'une bavure? Pourquoi l'ACSTA a-t-elle commandé deux machines différentes? Voici sa réponse:

Those are great questions and I wish could I answer them, but I have no idea why that happened. They should have been addressed beforehand.

I want to be fair and give you or your associates a chance to respond to the criticism there.

Mr. Duchesneau: The expert for those machines is Mr. Duncan.

Mr. Duncan: The answer lies in the multi-level system that we have. We have different types of machines that are related to the traffic volume going through, and we do not want to discuss the combinations, but they are designed to do that. Obviously, different machines have different detection levels. You use them in a manner that is most appropriate to the level of traffic.

Senator Smith: What about the idea of using dogs? Do you have a comment on that?

Mr. Duchesneau: We talked about that just recently. It could be an option, so I am not discarding it.

Senator Smith: They are being given some consideration.

Mr. Duchesneau: Yes.

Mr. Duncan: Perhaps, to comment on that, at the major airports, as part of an emergency response mechanism and the police response, we always have that capability.

Senator Smith: He then went through seven recommendations. I do not want to deal with them all, but his first one was to regulate the responsibility for security. Any business in the airline industry, whether it is the airlines, catering or the airport authorities, should have the responsibility to do a proper security assessment. Are you satisfied that your mandate is clear enough, or is this an issue? How do you react to that criticism?

Mr. Duchesneau: Everyone should be concerned with security, not only CATSA, but, as I mentioned to Senator Cordy —

Senator Smith: I am talking about the clear delineation of who is responsible for what.

Mr. Duchesneau: CATSA, with the restricted area pass system, will be doing those checks and will be responsible for ensuring that the people working for those companies are safe and do not represent a threat to the airplanes and to the passengers.

Senator Smith: His next recommendation was about deploying police officers at the actual screening points. There was talk that it could be the RCMP. Do you have a comment on that?

Mr. Duchesneau: Police officers are present at major airports now.

Senator Smith: — at the screening points.

Ce sont d'excellentes questions et je voudrais être en mesure d'y répondre, mais je n'ai pas la moindre idée des raisons pour lesquelles il en est ainsi. Il aurait fallu y réfléchir plus tôt.

Je veux être juste et vous donner une chance, à vous ou à vos collègues, de répondre à ces critiques.

M. Duchesneau: L'expert en ce qui concerne ces machines est M. Duncan.

M. Duncan: La réponse est liée au système à niveaux multiples que nous avons adopté. Nous avons mis en place divers types de machines en fonction du volume de circulation et nous ne tenons pas à donner des informations précises sur les combinaisons mais c'est la raison. Les divers types de machines ont, bien entendu, des niveaux de détection différents. On les utilise de la façon la mieux adaptée au volume de circulation.

Le sénateur Smith: Avez-vous des commentaires à faire au sujet de la suggestion d'utiliser des chiens?

M. Duchesneau: Nous en avons discuté tout récemment. Ça pourrait être une option que je n'écarte donc pas d'emblée.

Le sénateur Smith: Vous étudiez la question.

M. Duchesneau: Oui.

M. Duncan: À ce propos, on peut encore avoir recours aux chiens dans les principaux aéroports dans le contexte d'un mécanisme de réponse d'urgence et d'intervention policière.

Le sénateur Smith: Ce témoin a ensuite fait sept recommandations. Je ne tiens pas à les passer systématiquement en revue, mais sa première recommandation portait sur une réglementation de la responsabilité en matière de sécurité. Toutes les entreprises du secteur du transport aérien, qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des services de traiteur ou des autorités aéroportuaires, devraient avoir la responsabilité de faire une évaluation de sécurité adéquate. Pensez-vous que votre mandat soit suffisamment clair ou y a-t-il un problème à ce niveau? Comment réagissez-vous à cette critique?

M. Duchesneau: Tous les intervenants devraient se préoccuper de la sécurité, et pas seulement l'ACSTA mais, comme je l'ai mentionné au sénateur Cordy...

Le sénateur Smith: Je voudrais savoir si les responsabilités sont définies et réparties de façon très précise.

M. Duchesneau: L'ACSTA procédera à ces contrôles grâce au système des laissez-passer pour zones réglementées et elle devra s'assurer que les employés de ces entreprises sont en sécurité ou qu'ils ne représentent pas une menace pour les avions et les passagers.

Le sénateur Smith: Sa deuxième recommandation portait sur le déploiement d'agents de police aux postes de contrôle. Il a été notamment question d'agents de la GRC. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Duchesneau: Des agents de police sont actuellement présents dans les principaux aéroports.

Le sénateur Smith: ... aux postes de contrôle.

Mr. Duchesneau: I do not see the sense in that. I will not get into the technical side of security measures, but there are ways to ensure that police officers are there within a short time if there is an alert.

Senator Smith: I could follow up on these responses, but I am trying to deal with most of these recommendations. His third one was with respect to increasing the efficiency of the passenger screening agents. He said that things could be done such as reducing the number of carry-on bags. Currently, passengers are allowed two carry-ons. Is that right? Perhaps they could reduce it to one bag per passenger.

He then talked about the amount of training the screening agents receive, which he thought was quite inadequate. Would you care to respond to those points?

Mr. Duchesneau: I am more than impressed with the quality of training. I was in Calgary last week where I met with pre-board screeners on training and with their teachers. This is state-of-the-art training, as far as I am concerned. I read through documents that were given to us, and I do not think they were up to date. He may have been talking about earlier versions of the screening program. The 3,000 screeners will be well trained by December 31. As I said, it will not end on December 31; we will continue with the training.

Senator Smith: His next recommendation, and probably his most important concern, is airline employee security.

Right now, the passengers, pilots and flight attendants go through an extensive check to pass through passenger screening. Meanwhile, the mechanics, cleaners and ramp loaders simply show their restricted area access pass, RAAP. That is just not good enough.

Do you have a comment on that?

Mr. Duchesneau: He is right, and that is why we have this new mandate. We will improve that after we engage in talks with the airport authorities and the airline companies.

Senator Smith: His last recommendation concerns cargo security.

That is the biggest hole right now — a weakness. I could go into the cargo building with a parcel for shipping to my grandmother and someone will say, “thanks” and put it on the bottom of the plane.

What is your reaction to that?

Mr. Duchesneau: This will be addressed, as we go along, in 2003.

Senator Smith: Can you tell us now?

M. Duchesneau: Je n'en vois pas l'utilité. Je n'aborderai pas les aspects techniques des mesures de sécurité, mais il est possible de s'assurer que des agents de police puissent se rendre sur les lieux dans de brefs délais en cas d'alerte.

Le sénateur Smith: Je pourrais poser d'autres questions à la suite de ces réponses, mais je m'efforce d'examiner la plupart de ces recommandations. Sa troisième recommandation est d'accroître l'efficacité des agents de contrôle des passagers. Ce témoin dit que l'on pourrait réduire le nombre de bagages à main. Actuellement, les passagers sont autorisés à avoir deux bagages à main. Est-ce bien cela? On pourrait peut-être n'autoriser qu'un seul bagage à main par passager.

M. Wilmlink a également fait des commentaires sur le niveau de formation des agents de contrôle qu'il juge nettement insuffisant. Qu'en pensez-vous?

M. Duchesneau: Je suis très impressionné par la qualité de la formation. J'étais à Calgary la semaine dernière, où j'ai rencontré des agents de contrôle préembarquement en formation et leurs instructeurs. À mon avis, ils reçoivent une formation de tout premier plan. J'ai parcouru les documents qui nous ont été remis et je ne pense pas qu'ils étaient à jour. Ce témoin faisait peut-être allusion à des versions antérieures du programme de contrôle. Les 3 000 agents de contrôle auront reçu leur formation de base le 31 décembre. Comme je l'ai mentionné, leur formation ne s'arrêtera pas le 31 décembre, mais elle sera permanente.

Le sénateur Smith: La recommandation suivante qu'il a faite — et c'est probablement son principal sujet de préoccupation — concerne la sécurité des employés des compagnies aériennes.

Actuellement, les passagers, les pilotes et les agents de bord sont soumis à un contrôle très strict lorsqu'ils passent par le poste de contrôle des passagers. Par contre, les mécaniciens, les membres des équipes de nettoyage et ceux des équipes de chargement doivent seulement montrer leur laissez-passer pour zones réglementées. Ce n'est pas du tout suffisant.

Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Duchesneau: Il a raison et c'est pourquoi nous avons ce nouveau mandat. Nous améliorerons la situation dans ce domaine après avoir entamé des discussions avec les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes.

Le sénateur Smith: Sa dernière recommandation concerne la sécurité du fret.

C'est actuellement la plus grosse faiblesse du système. Je pourrais me présenter sans difficulté dans les bureaux du service de fret avec un colis destiné à ma grand-mère; on me remercierait et il serait placé dans la soute de l'avion.

Quelle est votre réaction à ce commentaire?

M. Duchesneau: Ce problème sera examiné dans le courant de 2003.

Le sénateur Smith: Ne pouvez-vous pas le régler immédiatement?

Mr. Duchesneau: In 2003 we will begin our discussions on that issue. Again, it is a matter of policy that Transport Canada is looking at, and we will be their advisers.

Senator Smith: Is this a priority for you?

Mr. Duchesneau: It is a priority for us.

Senator Smith: I could pursue all of those, but I want to be fair.

Senator Banks: I have a supplementary to Senator Smith's last question, about the package for the grandmother going in the bottom of the airplane. Tests can be done, which I understand are pretty quick, that have to do with compression, decompression, air pressure, et cetera, which will indicate the kind of fuse or triggering device most often used in devices of that kind. The test will determine if such a package exists. In some airports about which we know, all under-the-belly baggage is put through the tests to ensure that if anything is going to blow up, it blows up there and not on the airplane. Are there any such devices used in airports in Canada?

Mr. Duchesneau: I do not know. However, Transport Canada is looking at that. Mr. Bill Elliot is the right person to answer that question. As I said, I know that they are looking at that possibility.

Senator Banks: In respect of that, and the nature of some of the questions that you have heard this afternoon, I expect we will be asking you to return to speak to us again. However, you should be aware that many of us are extremely frustrated by the fact that, as Senator Smith said, it is difficult to find out who, exactly, is in charge. I will illustrate. Is CATSA in charge of security inside Canadian airports?

Mr. Duchesneau: No.

Senator Banks: Who is?

Mr. Duchesneau: We are responsible for pre-board screening. The airport has a group of people working on security and the police are also present. We are responsible only for a specific task.

Senator Banks: This is a worrisome thing to many Canadians, including me. Mr. Baker referred to this earlier. There is a line drawn. There are the incremental costs and the increased costs of policing. This kind of policing creates confusion over who is in charge. This is frustrating because we cannot get a handle on who is responsible. This is the Standing Senate Committee on National Security and Defence, and I cannot get an answer to the question of who is in charge. It turns out that if you are on one side of the door, someone else is in charge and someone else is paying for it — the money flows from a different source.

We will be pursuing that question assiduously.

M. Duchesneau: En 2003, nous entamerons des discussions à ce sujet. Je rappelle que c'est une question de politique qui relève de Transports Canada; nous jouerons le rôle de conseillers.

Le sénateur Smith: Est-ce pour vous une priorité?

M. Duchesneau: Bien sûr!

Le sénateur Smith: Je pourrais exiger des informations plus précises, mais je ferai preuve de compréhension.

Le sénateur Banks: Je voudrais poser une question qui se greffe à la dernière question du sénateur Smith concernant le chargement du colis destiné à la grand-mère dans l'appareil. On peut faire, si je ne m'abuse, des tests assez rapides qui sont liés à la compression, à la décompression, à la pression atmosphérique, et cetera, qui permettent de détecter les types de détonateurs ou de dispositifs de déclenchement utilisés le plus souvent dans des colis piégés. Ces tests permettent de détecter ce type de colis. Dans quelques aéroports que nous connaissons, tous les bagages de soute sont testés pour que, si l'un d'entre eux devait exploser, il le fasse au sol et pas dans l'avion. A-t-on mis en place des dispositifs analogues dans certains aéroports canadiens?

M. Duchesneau: Je l'ignore. Transports Canada examine toutefois la question. M. Bill Elliott est la personne apte à répondre à cette question. Comme je l'ai mentionné, je sais que nous examinons cette possibilité.

Le sénateur Banks: Je présume qu'on vous demandera de revenir témoigner dans quelque temps, compte tenu de la nature de certaines des questions qui ont été posées cet après-midi. Vous devez bien vous rendre compte que nous sommes pour la plupart extrêmement frustrés parce que, comme l'a mentionné le sénateur Smith, nous éprouvons de la difficulté à savoir exactement qui est responsable. Est-ce que l'ACSTA est en charge de la sécurité à l'intérieur des aéroports canadiens?

M. Duchesneau: Non.

Le sénateur Banks: Qui est en charge?

M. Duchesneau: Nous sommes responsables du contrôle préembarquement. L'aéroport a une équipe de sécurité et la police est présente également. Nous ne sommes responsables que d'une tâche précise.

Le sénateur Banks: C'est une question qui préoccupe bien des Canadiens, moi y compris. M. Baker a mentionné ceci tout à l'heure. Il y a une ligne de démarcation. Il faut tenir compte des coûts supplémentaires liés à la surveillance policière. Ce type de surveillance policière sème la confusion en ce qui concerne l'identité des responsables. C'est irritant parce qu'on n'arrive pas à savoir qui est responsable. Nous sommes au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et pourtant, je n'arrive pas à savoir qui est en charge. Vous êtes d'un côté de la porte, mais c'est quelqu'un d'autre qui est en charge et quelqu'un d'autre qui paie — les fonds viennent d'une source différente.

Nous suivrons cela de très près.

This will be my last question. You mentioned the fact that there had been a 78 per cent increase in expenditures having to do with the incremental increases. Part of that is being spent on training 3,000 people to be better screeners than we now have. Is it the same 3,000 people who are now doing that job?

Mr. Duchesneau: No. Not all 3,000, but I would say about 75 per cent are previous screeners being trained, being assessed, and if they succeeded in the training, then they were hired. Then there were about 20 or 25 per cent new, compared to the United States, where they only kept 15 per cent. They are working with new personnel. We do not have that.

Senator Banks: Does that not indicate that their standard was higher?

Mr. Duchesneau: No, it says we are investing in training. Our jobs as managers is to make ordinary people extraordinary, or to improve the quality of training and quality of service we are giving.

Senator Banks: So far, I must say that the screeners are very nice, but they do not at the moment strike terror into the hearts of anyone. I hope you succeed in making sure that they do.

Thank you.

Senator Atkins: I am just curious; are these screeners being paid on an hourly basis?

Mr. Duchesneau: Yes, they are.

Senator Atkins: Is it a minimum wage position?

Mr. Duchesneau: No. Salary was raised in certain areas from \$6, \$7, to \$11 an hour, roughly. It depends on the location.

Senator Atkins: Does it also depend on experience?

Mr. Duchesneau: Experience, for sure. There are four or five levels of screener, depending on training and how they succeed when we assess them. You know, when they are better trained, they get a better salary.

Senator Atkins: If they were working in Fredericton, would they get a different salary than at Pearson?

Mr. Duchesneau: Yes, there are differences, geographical differences, but \$11 is the average.

Senator Forrestall: With respect to training, we have been assured that there will be no profile training. Could you comment on that?

Mr. Duchesneau: Profiling? No, we are not into profiling at all.

Voici ma dernière question. Vous avez mentionné que les dépenses avaient augmenté de 78 p. 100 en raison des augmentations progressives. Une partie de ces fonds est consacrée à la formation que reçoivent 3 000 agents de contrôle pour qu'ils soient plus qualifiés. S'agit-il des 3 000 personnes qui sont actuellement en poste?

M. Duchesneau: Non. Par les 3 000, mais environ 75 p. 100 d'entre eux étaient déjà agents de contrôle et ont été réengagés après avoir suivi une formation et un test d'évaluation, pour autant qu'ils aient réussi. Nous avons recruté de 20 à 25 p. 100 de ces 3 000 personnes alors qu'aux États-Unis, on n'a gardé qu'environ 15 p. 100 des anciens employés. On a engagé du nouveau personnel alors qu'ici, pas.

Le sénateur Banks: Cela signifie-t-il que la norme américaine est d'un niveau supérieur à la nôtre?

M. Duchesneau: Non. Ça signifie que nous investissons dans la formation. À titre de gestionnaires, notre tâche consiste à transformer des personnes ordinaires en personnes extrêmement qualifiées ou à améliorer la qualité de la formation et celle du service.

Le sénateur Banks: Je dois dire que les agents de contrôle que j'ai rencontrés jusqu'à présent étaient très aimables mais ils ne font peur à personne. J'espère que vous arriverez à ce qu'on les craigne.

Je vous remercie.

Le sénateur Atkins: Par pure curiosité, est-ce que les agents de contrôle sont rémunérés à l'heure?

M. Duchesneau: Oui.

Le sénateur Atkins: S'agit-il d'un poste rémunéré au salaire minimum?

M. Duchesneau: Non. Dans certaines régions, le salaire horaire est passé de 6 \$ ou 7 \$ à 11 \$. Tout dépend de la région.

Le sénateur Atkins: Le salaire est-il également proportionnel aux années d'expérience?

M. Duchesneau: Certainement. Il existe quatre ou cinq niveaux d'agents de contrôle, selon leur formation et les résultats de l'évaluation. Ceux qui ont une meilleure formation reçoivent un meilleur salaire.

Le sénateur Atkins: Le salaire d'un agent de contrôle de l'aéroport de Fredericton est-il différent de celui d'un agent de contrôle de l'aéroport Pearson?

M. Duchesneau: Oui, il varie selon les régions, mais le salaire moyen est de 11 \$ l'heure.

Le sénateur Forrestall: On nous a assuré qu'ils ne recevraient aucune formation axée sur des profils. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Duchesneau: Sur l'établissement de profils? Non, nous n'établissons pas des profils.

Senator Forrestall: The last several times I have taken an Air Canada flight, the second officer stood at the doorway and he eyeballed everyone coming on that plane. Only when the inside door is closed does he close his door and go in. Why is that? Did you not know about that?

Mr. Duchesneau: No.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank you very much for appearing before us this evening. I can assure you that we will be inviting you back in the near future and we look forward to hearing your testimony on these subjects.

To those of you at home following our work, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. You may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

Good evening, and welcome back to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by looking at the issue of airport security.

Our next witness is Professor Peter St. John. Professor St. John has written extensively on the issues of airline and airport security in the face of modern terrorism.

(Peter St. John, sworn.)

The Chairman: Professor St. John, will you please qualify yourself for the committee?

Mr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations, University of Manitoba: Just for brevity, if I may, I got very interested in this field of airport security because I lost my best student, my teaching assistant, on Air India 182. One moment he was alive, the next moment he was dead. Later, I was to understand about post-traumatic stress, but after 1985 and 1986 were very full of hijacks, I just found myself in the middle of a "cross-country check-up," wondering if I should check into a doctor or not. It was shortly after that, that I was asked to write a book on hijacks and airport security. I descended into the murky labyrinths of 1,200 hijacks, just distressing my family deeply with stories every day, and wrote a book about it, got it out of my system, but also got to know a lot about airports, airplanes, hijacks, terrorists and things like that. I am also a scholar of the Middle East anyway, so, of course, I have been very interested in these things all along.

The book *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism* came out in 1991, and it is not badly out of date, even though it is 12 years actually "out of date," because the principles are the same. We saw the Islamic fundamentalist terrorists' emergence at that time.

Le sénateur Forrestall: Les dernières fois que j'ai pris un vol d'Air Canada, le second officier était à la porte et examinait attentivement toutes les personnes qui embarquaient. Ce n'est qu'après la fermeture de la porte intérieure qu'il fermait sa porte et rentrait. Pourquoi? Ne le savez-vous pas?

M. Duchesneau: Non.

Le président: Au nom de mes collègues, je tiens à vous remercier pour votre participation à nos audiences. Je vous promets que nous vous réinviterons d'ici quelque temps et nous nous en réjouissons d'avance.

Je recommande aux personnes qui suivent nos travaux de visiter notre site Web à www.sen-sec.ca. Il contient le compte rendu des témoignages et les horaires des audiences qui sont confirmées. Elles peuvent également communiquer avec la greffière du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples informations ou de l'aide pour entrer en contact avec des membres du comité.

Bonsoir. Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité par l'examen de la question de la sécurité dans les aéroports.

Notre témoin suivant est M. Peter St. John. M. St. John a rédigé de nombreuses études sur la sûreté aérienne et sur la sécurité dans les aéroports dans le contexte du terrorisme contemporain.

(Peter St. John, assermenté.)

Le président: Monsieur St. John, pourriez-vous vous présenter?

M. Peter St. John, professeur à la retraite, Relations internationales, Université du Manitoba: Permettez-moi de signaler brièvement que je me suis intéressé de près à la sécurité dans les aéroports parce que j'ai perdu mon meilleur élève, en fait, mon assistant, dans le vol 182 d'Air India. Sa disparition a donc été très subite. Plus tard, j'ai compris ce qu'était le stress post-traumatique. De nombreux détournements d'avions ont eu lieu en 1985 et en 1986. Je participais à un «cross-country» et je me demandais si je ne devrais pas voir un médecin. C'est peu après cet événement que l'on m'a demandé d'écrire un livre sur les détournements d'avions et sur la sécurité des aéroports. J'ai examiné de près les cas de 1 200 détournements et j'ai profondément perturbé ma famille en en parlant sans cesse à la maison. J'ai donc écrit un livre à ce sujet mais j'ai aussi accumulé beaucoup d'informations sur les aéroports, les avions, les détournements, les terroristes et autres sujets semblables. Je suis aussi spécialisé dans le Moyen-Orient et je me suis donc évidemment intéressé de près à toutes ces questions.

Mon livre, qui a pour titre *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism*, est paru en 1991, mais il n'est pas trop dépassé, même si 12 années se sont écoulées depuis sa publication, parce que les principes sont toujours les mêmes. C'est au cours de cette période que l'on a assisté à l'émergence des terroristes islamiques intégristes.

I have been teaching a course for 28 years called "Intelligence, Espionage and Terrorism" at the University of Manitoba, with 150 students in it. I have had many remarkable students doing remarkable papers and exploring airport security on their own.

In 1990, I assisted Air Canada in making two videos to train flight attendants. I can confirm your earlier statements that air flight attendants are fearful, untrained, do not even want to think about it at the moment, and that those videos have not been updated since 1990. They need it.

As director of the counter-terrorist study centre, in 1990, we had a conference on Islamic fundamentalist terrorism against North America. As a consequence of that conference, I forecast on *Good Morning America* that there would be an attack on New York City of the sort that happened. In other words, these things are predictable once you get inside the mind of the people who are trying to do that.

So for the last year, I have spoken 421 times on and around 9/11, particularly a lecture I give called — and it is not a lecture, it is an information session — "9/11 and the Islamic Fundamentalist Terrorist Mindset." That is to try and teach people how the radical tradition has gone back in Islam, both in Suni and Shiite Islam, right back to the Prophet, that this is an old thing, and this is understandable, and we must get our heads around it and understand who is attacking us, not just act surprised, you know. That is who the enemy is. The other enemy is our own slothfulness, of course.

In 1998, I wrote a chapter in the book by Paul Wilkinson about the politics of aviation terrorism, and I was shocked to find how governments lie, or are caught out lying, or speak out of two sides of their mouth at the same time, saying different things. I found out a lot about the drug trade, and so on, as it pertains to aircraft. I found this very discouraging from the point of view of developing airport security.

So I have done a lot of talking. I am very frank. I am not going to promise to tell the whole truth, because I am a practicing Christian. I do not know the whole truth, but I will tell you as truthfully as I can what I think I know, which is the best I can do with the Bible in my hands.

Basically, I have interviewed a lot of flight attendants quietly, in the night, in flight on airplanes. I have interviewed directors of security. I am an independent person. I have absolutely nobody to report to. I can say exactly what I want to say. I try to say what I think is objectively true about this very difficult subject.

I have travelled extensively in Europe and, as you probably know, the European security system is way ahead of ours in North America. We really need to catch up.

J'ai donné pendant 28 ans un cours intitulé «Renseignement de sécurité, espionnage et terrorisme» à l'Université du Manitoba, qui a été suivi par 150 étudiants. Un grand nombre de mes étudiants ont rédigé des études remarquables et ont examiné personnellement la sécurité des aéroports.

En 1990, j'ai aidé Air Canada à réaliser deux vidéos pour la formation des agents de bord. Je suis en mesure de confirmer les commentaires qui ont été faits précédemment à leur sujet, à savoir qu'ils sont remplis de crainte, n'ont pas de formation et ne veulent même pas y penser actuellement. Ces vidéos n'ont pas été mis à jour depuis 1990 et pourtant, ce serait nécessaire.

En 1990, alors que j'étais directeur du centre d'études antiterroristes, nous avons organisé une conférence sur le terrorisme islamique intégriste contre l'Amérique du Nord. À la suite de cette conférence, j'ai prédit à l'émission *Good Morning America* qu'une attaque semblable à celle qui est survenue à New York aurait lieu. Autrement dit, ces événements sont prévisibles lorsqu'on arrive à se mettre dans la peau des personnes qui tentent de commettre de tels actes.

Au cours des 12 derniers mois, j'ai fait 421 exposés portant directement ou indirectement sur les événements du 11 septembre, plus particulièrement un exposé intitulé — il ne s'agissait pas d'une conférence mais d'une séance d'information — «Le 11 septembre et l'état d'esprit des terroristes islamiques intégristes». Le but de cet exposé était d'expliquer, en remontant jusqu'au Prophète, comment la tradition radicale avait été rétablie dans l'Islam, tant dans l'Islam suni que dans l'Islam chiite, que ses racines sont lointaines et que cette mentalité s'explique. Nous devons nous efforcer de comprendre l'état d'esprit de ceux qui nous attaquent au lieu de manifester uniquement de la surprise. C'est là qu'est l'ennemi. L'autre ennemi est, bien entendu, notre indolence.

En 1998, j'ai rédigé un chapitre de l'ouvrage de Paul Wilkinson portant sur les aspects politiques du terrorisme aérien et j'ai été choqué de constater à quel point les gouvernements mentent ou ménagent la chèvre et le chou et font des déclarations contradictoires. Je recueille beaucoup d'informations sur le trafic de stupéfiants et sur d'autres activités liées au transport aérien. J'en ai tiré des conclusions très pessimistes en ce qui concerne la sécurité des aéroports.

J'ai donc fait beaucoup d'exposés. Je suis très franc. Je ne vous promets pas de dire toute la vérité, parce que je suis chrétien pratiquant. Je ne connais pas toute la vérité, mais je vous dirai tout ce que je crois savoir; c'est la meilleure promesse que je puisse faire la Bible en main.

J'ai interviewé un grand nombre d'agents de bord dans le calme, de nuit, en cours de vol. J'ai interviewé des directeurs de la sécurité. Je suis indépendant. Je ne dois rendre de comptes à personne. Je peux donc m'exprimer en toute liberté. Aussi, je m'efforce de faire des commentaires objectifs sur cette question très complexe.

J'ai fait de nombreux voyages en Europe et, comme vous l'avez probablement déjà remarqué, le système de sécurité européen est très en avance sur le système nord-américain. Nous avons beaucoup de retard à rattraper.

May I bring to the committee's attention a remarkable journal that comes out called *Aviation Security*?

Perhaps I could lend you some of these for a few minutes to look at, at your leisure. This is a suicide baby bomber. You have probably heard about this in recent times. This is surface-to-air missiles, which have been and will be used against aircraft in the future. September 11, with which is an outstanding copy of airport security and then emerging technologies. I have had this for the last three years. It is a remarkably good thing. I recommend it to you. Perhaps the committee would care to use it sometime themselves. I think you should have a subscription to it. It has got such a propos material on what you are covering.

Briefly, you have a 12-page thing in front of you, and I do not want to belabour the point. I tried to point out in my talk, just in embryo, that the lethality of terrorist attacks against aircraft has steadily increased since the early, naive terrorists of the late 1960s. In the 1970s, planes were being blown up in the air and planeloads of people were dying. Something like 110 planes have been exploded one way or another over the last 30 years. These statistics are in my book, but they are not to be found in most places because people do not really want to think about this.

The lethality has increased exponentially to the time now where 9/11 was carried out, under lax airport security, by 11 or 12 people with box cutters who destroyed the airplane, destroyed the World Trade Center and introduced or pushed this, perhaps, the furthest that it has gone. I want to tell you that it is always possible for a suicide bomber to blow up a plane travelling with his luggage in a plane. That is a variation on 9/11. This is a possibility, and it speaks to the kind of security that we should have in our airports. That is why I explained the upward curve of lethality.

The reasons behind September 11, I explained, are that al-Qaeda has a quarrel with the United States, and now, since Canada is deeply involved in the struggle against al-Qaeda, from Afghanistan to the Gulf to elsewhere, we have now been specifically singled out as attackable. In my mind, there is no shadow of doubt that we will be attacked in the end, because we are so closely aligned with American policy over this. The attack may not take place. It may be stymied, but we are in line for it and we should expect it to happen, and we should act as if we thought it was going to happen, because if the attack is not on us, it will be on us in order to attack the United States indirectly.

Having said that and having talked about al-Qaeda as an organization that has grown powerfully since the early 1990s, when Osama bin Laden deliberately went around the world sowing the seeds of Islamic fundamentalist terrorist movements and joining them into his larger organization, I think we have to see this as a serious development.

Permettez-moi de vous signaler une revue très intéressante appelée *Aviation Security*.

Je pourrais peut-être vous passer quelques-uns de ces documents pour quelques minutes afin de vous permettre de les examiner à loisir. Voici la photo d'un tout jeune enfant habillé en commando-suicide. Vous en avez probablement entendu parler dernièrement. Voici des missiles sol-air qui ont déjà été et seront à nouveau utilisés pour abattre des avions. J'ai ici un excellent numéro de la revue consacré au 11 septembre contenant un article sur la sécurité des aéroports et un autre sur les technologies émergentes. Je suis abonné à cette revue depuis trois ans. Elle est extrêmement intéressante. Je vous la recommande. Elle devrait vous être utile. Je pense que vous devriez vous y abonner. Elle contient des articles très pertinents sur les questions que vous examinez.

Vous avez devant vous un document de 12 pages sur ce sujet et je ne tiens pas à trop insister. J'y ai d'abord signalé que la létalité des attaques terroristes contre les avions n'a cessé d'augmenter depuis les premières attaques lancées par des terroristes naïfs, vers la fin des années 60. Au cours des années 70, on faisait exploser des appareils en plein vol et toutes les personnes à bord perdaient la vie. Au cours des 30 dernières années, on a fait exploser environ 110 avions en utilisant diverses méthodes. Ces statistiques sont dans mon livre mais elles ne sont pas dans la plupart des études, parce qu'on ne veut pas vraiment y penser.

La létalité a augmenté de façon exponentielle jusqu'au jour où l'attentat du 11 septembre a eu lieu, alors que la sécurité des aéroports laissait à désirer, par 11 ou 12 personnes armées de couteaux polyvalents qui ont détruit l'appareil, détruit le World Trade Center. Le terrorisme a peut-être atteint alors son paroxysme. Je signale qu'il est toujours possible pour un commando-suicide armé d'une bombe de faire exploser un appareil en embarquant avec ses bagages dans l'avion. C'est une variante du 11 septembre. C'est une possibilité et cela donne une idée du type de sécurité qu'il faudrait mettre en place dans nos aéroports. C'est pourquoi j'ai décrit la courbe ascendante de la létalité.

J'ai expliqué que les motifs de l'attentat du 11 septembre sont la querelle entre Al-Qaïda et les États-Unis. Depuis que le Canada participe activement à la lutte contre Al-Qaïda, de l'Afghanistan au Golfe, il est maintenant désigné comme cible d'attaques. Il n'y a pas le moindre doute dans mon esprit que nous serons un jour ou l'autre victimes d'une attaque parce que notre politique dans ce domaine est très alignée sur celle des États-Unis. L'attaque n'aura peut-être pas lieu. Elle sera peut-être déjouée, mais nous sommes devenus une cible et nous devons prévoir une attaque. Nous devons nous préparer en conséquence parce que, même si l'attaque n'est pas lancée directement contre nous, nous pourrions être la cible d'une attaque indirecte contre les États-Unis.

J'ai mentionné en outre qu'Al-Qaïda est une organisation qui est devenue très puissante depuis le début des années 90, période au cours de laquelle Oussama ben Laden a semé à travers le monde le ferment des mouvements terroristes islamiques intégristes et les a regroupés dans son organisation. J'estime par conséquent que nous devons considérer que la situation est grave.

I also pointed out in my report that U.S. security measures in airports have taken a huge jump forward. I think Canadian airport security was better before 9/11 than American airport security. I travelled regularly across the United States to lecture at the U.S. Special Operations School on insurgency, and I was able to observe it and even affect airport security to a degree.

Since then, however, the Americans have really slapped into gear. They are trying to put in place in 531 airports a system that really works. They are throwing a lot of money at it. They are doing a lot of training. They are not going to meet the time schedule that they would like to meet, and neither is Canada, but I think that airport security in the United States is a good deal better than it is in Canada at the present time. What worries me in Canada is that there is confusion over who is responsible for security. I think that is a question you have been asking tonight. After tonight, I am even more confused myself about who is responsible for security.

I was hoping to see CATSA have a czar in control, someone who would instill fear in people, who would throw his weight about, who will mandate there shall be security in this country, the same standards right across the country. I was told by a young security scanner in the Ottawa airport that this is the nation's capital, and you must take your camera out and have it looked at right now, so I did. When I got back to Winnipeg, or when I came from Winnipeg, they said, "We are not looking at cameras any more." It is not standardized. It is not the same standard. The same things do not happen in airports all across this country, and we only have nine international airports anyway.

Who controls airport security? I should like to know this.

The second point I made in my talk was that intelligence dissemination is absolutely key. Not only is there a history through the two Senate committees of the RCMP and CSIS not cooperating with one another, but also these people individually will not give timely intelligence warnings to rent-a-cops, to people who are paid — in Winnipeg it is \$7.60 an hour. It is not \$11 at all, and you cannot expect people to perform well on \$7.60 an hour. I know it. My daughters are waitresses sometimes at that price, and it is horrible.

Senator Banks: She gets tips.

Mr. St. John: Tips help. Intelligence dissemination for attacks has to go to airports in a timely fashion, but the trouble is that there are at least 12 agencies in Canada that are now linked to the process of national security in Canada. These 12 agencies cannot possibly share the kind of intelligence in one funnel that will come to a particular airport. There must be a mechanism to draw this intelligence together in the first place.

J'ai également mentionné dans mon rapport que les mesures de sécurité ont été considérablement renforcées dans les aéroports américains. Je pense qu'avant le 11 septembre, la sécurité des aéroports canadiens était supérieure à celle des aéroports américains. Je voyageais régulièrement aux États-Unis pour faire des exposés à la U.S. Special Operations School on Insurgency et j'ai eu l'occasion de constater le manque de sécurité des aéroports américains et même d'exercer une certaine influence à ce niveau.

Depuis lors cependant, les Américains ont vraiment mis les bouchées doubles. Ils s'efforcent de mettre en place dans leurs 531 aéroports un système extrêmement efficace. Ils investissent beaucoup dans la sécurité. Ils font beaucoup de formation. Ils ne respecteront pas l'échéance souhaitée, et le Canada non plus, mais je pense que la sécurité des aéroports aux États-Unis est actuellement très supérieure à celle des aéroports canadiens. Ce qui me préoccupe au Canada, c'est que l'on ne sache pas exactement qui est responsable de la sécurité. Je pense que c'est une question que vous avez posée aujourd'hui. Après cette discussion, je ne sais vraiment plus qui peut bien être responsable de la sécurité au Canada.

J'espérais que l'ACSTA était sous la direction d'une personne qui inspirerait de la crainte, qui aurait du pouvoir et qui aurait pour mandat de décider d'instaurer un système de sécurité efficace fondé sur les mêmes normes à l'échelle nationale. Un jeune agent de contrôle de sécurité à l'aéroport d'Ottawa m'a dit que je devais sortir mon appareil photographique du sac et le faire examiner immédiatement. J'ai donc obéi. Quand je suis rentré à Winnipeg, ou plutôt quand j'ai pris l'avion à Winnipeg, on m'a dit que l'on n'examinait plus les appareils photographiques. Le système n'est pas normalisé. On n'adopte pas les mêmes procédures dans tous les aéroports du pays et de toute façon, il n'y a que neuf aéroports internationaux au Canada.

Qui contrôle la sécurité des aéroports? J'aimerais le savoir.

Le deuxième point que j'ai abordé dans mon mémoire est que la diffusion des renseignements est absolument essentielle. Non seulement, comme nous avons pu le constater au cours des travaux de deux comités sénatoriaux, la GRC et le SCRS ne collaborent-ils pas, mais les agents de ces deux services ne communiqueront pas des avertissements et des renseignements pertinents à des agents qui ne gagnent que 7,60 \$ de l'heure, à Winnipeg. Ils ne gagnent pas 11 \$ de l'heure et on ne peut pas s'attendre à ce qu'une personne ne gagnant que 7,60 \$ de l'heure soit efficace. Je le sais. Mes filles travaillent parfois comme serveuses à ce tarif-là, et c'est terrible.

Le sénateur Banks: Elles touchent des pourboires.

M. St. John: Les pourboires aident. La diffusion aux aéroports des renseignements concernant d'éventuelles attaques doit être rapide mais le problème est qu'il y a actuellement au moins 12 organismes au Canada dont les activités sont liées au processus de la sécurité nationale. Ces 12 organismes n'ont donc pas la possibilité de communiquer simultanément les renseignements qui pourraient être diffusés à un aéroport précis. Il faut d'abord mettre en place un mécanisme permettant de centraliser ces renseignements.

Thirdly, security screening personnel: I have just advocated for so long that the rent-a-cop system will not work. We have got to have a federal security force using the same methods, the same standards, fully trained. I put before the committee the Malaysian experience, where they paid them such good salaries that the police deserted and came over to airport security and joined them. This is a good system and something we should consider in a small country like Canada, with a federal system.

Fourthly, passenger baggage reconciliation must take place. It is not very expensive. It is hugely costly, at \$200 a bag, to lose bags. It amounted in the United States in 1986 alone to \$400 million, but if you did it right, you would have saved all that money in the first place and you would have prevented Lockerbie and Air India.

In other words, passenger bag reconciliation is the heart of the system. The Europeans all do it. North Americans have not bothered. In the same way, full baggage screening is something that happens in Europe, but does not happen here. It is a question of getting the technologies that work. Technologies work in Europe. They have got specific technologies that work with a multi-layered system operating at the same time. It is very interesting. The first of those layered systems is just the machine that looks at it. The doubtful ones are pulled out, and then they have tests that are applied with a human element in the second lot, vapour tests and so on. When they have not gone through and you are still doubtful, you have people take them apart physically or a further series of tests. You have multi-layered security using technology and human security together.

We have to have those three things: security-screening personnel who are absolutely fabulous, passenger baggage reconciliation and full baggage screening. That is the price of peace of mind for Canadians travelling in the airport system, and for Americans and, indeed, for Europeans as well.

The other thing I mentioned was the on-ramp personnel. You have been hitting at that tonight. This is an important issue. It is a huge gap in the airport security system. These personnel are not properly vetted. We know that drugs go through there. We know that criminal elements are operating through these people. In speaking to police in airports in the last couple of weeks, I was told of a group that have "gone dirty." In other words, they are opening bags and stealing things. This happened to my wife in Latin America. This apparently can happen in Canada, too. There are people on the ramps doing this, and the police have to try to nail them.

This is a big issue. I will let you ask questions about that, but the system has to work better at Pearson, and everywhere else.

Le troisième point concerne le personnel chargé du contrôle de sécurité: j'affirme depuis longtemps que le système des policiers engagés par l'aéroport ne serait pas efficace. Il est nécessaire de mettre en place une force de sécurité fédérale qui utilise les mêmes méthodes, applique les mêmes normes et ait une formation complète. En Malaisie, par exemple, le salaire offert à ces agents de sécurité était tellement intéressant que des policiers ont quitté leur emploi pour se joindre aux forces de sécurité des aéroports. C'est un système efficace que l'on devrait envisager de mettre en place dans un petit pays comme le Canada, soumis à un régime fédéral.

Quatrièmement, le rapprochement entre les bagages des passagers et leur propriétaire est nécessaire. Ce n'est pas très coûteux. Le coût des bagages égarés est énorme, 200 \$ l'unité. Aux États-Unis, en 1986, ce coût s'est élevé à 400 millions de dollars. Il n'en aurait pas été ainsi si un système efficace avait été en place et les drames de Lockerbie et d'Air India auraient pu être évités.

Autrement dit, le rapprochement des bagages est au coeur du système. On le fait dans tous les pays d'Europe. En Amérique du Nord, on ne s'en est guère préoccupé. De même, le contrôle systématique des bagages est bien établi en Europe, mais pas ici. Il s'agit d'acquérir des technologies qui sont efficaces. En Europe, elles le sont. On utilise des technologies spéciales en même temps qu'un système à multiples niveaux. C'est très intéressant. Le premier niveau de ces systèmes est l'examen des bagages par une machine. Les bagages suspects sont retirés et sont soumis à des tests, des tests d'analyse de vapeurs par exemple, sous le contrôle d'agents. Si, après ces tests, les bagages en question sont toujours suspects, ils sont soumis à une fouille ou à une autre série de tests. Il s'agit donc d'un système de sécurité à multiples niveaux qui fait intervenir à la fois la technologie et le facteur humain.

Les trois étapes qui suivent sont nécessaires: l'examen par un personnel de contrôle de sécurité qui est extrêmement compétent, le rapprochement des bagages avec les passagers et le contrôle approfondi des bagages. C'est le prix à payer pour que les Canadiens, les Américains et les Européens puissent prendre l'avion en toute quiétude.

L'autre point que j'ai mentionné concerne le personnel de l'aire d'embarquement. Le sujet a été abordé ce soir. Il est important. C'est une énorme faille du système de sécurité des aéroports. Ces employés ne font pas l'objet d'un contrôle efficace. On sait qu'il y a infiltration de stupéfiants à ce niveau. On sait que des criminels opèrent à ce niveau. Au cours des deux dernières semaines, au cours des conversations que j'ai eues avec des agents de police d'aéroport, on m'a parlé d'un groupe d'employés qui avait «mal tourné», c'est-à-dire que ces employés ouvraient des bagages et volaient des objets. C'est arrivé à ma femme en Amérique latine. Cela peut apparemment arriver également au Canada. Certains employés de l'aire d'embarquement volent et la police doit essayer de les coincer.

C'est un problème de taille. Vous aurez l'occasion de poser des questions. Ce qui est certain, c'est qu'il faut accroître l'efficacité du système à Pearson et dans les autres aéroports.

Do I believe in security profiling? Yes I do, but the security profiling I believe in — and the American one is called CAPS — has got 42 variants to it.

By the time you use it, you are pretty sure you are getting your person.

Screening, I want to tell you, only deals with 2 per cent of the travelling public, at the maximum. You can bring it down to only 2 per cent, and 1 per cent if it is good.

Anything that will tell you about who a terrorist might be must be used, including so-called “racial profiling.” At one time, it was the Sikhs. At one time, it was the assassins in the eleventh or thirteenth centuries. They could be black, yellow, red — anybody. Race is not the issue. It is just that at this point, Islamic fundamentalist terrorists are all Arab and Muslim. I am sorry to be so anti-politically correct. We have to be realistic about this. This is not racial profiling; it is just the way it is at this point in history.

Concerning sky marshals and security officers, I think we should have security officers, and I will talk about those if you want me to. I think sky marshals are a bad association. Sky marshals should not go picking fights with terrorists without collaboration with the pilot. How that can be done through the flight attendants is another issue, and I will let you address that.

Cameras should be in planes so that pilots can tell what is happening back there, as well as the strengthening of doors. This is a very vital ingredient of how you would handle such a situation in the air without blowing the plane up, as in Pennsylvania on 9/11.

Finally, airlines, airport authorities and government, they will have to fight it out. They will have to take responsibility. One or other of these levels will try to make money and deny responsibility. They have to be made to work together to produce airport security, but the public is a vital part of this. What strikes me — and this is my final remark — is the incredible common sense and intelligence of the Canadian travelling public in airports. They see so many things, and they tell me so many things that I would not have seen. I think people are more intelligent and perceptive than we give them the benefit of the doubt for. I think they want a better security system in this country. I think they deserve to get it, too.

Senator Atkins: Welcome, Professor St. John. We looked forward to hearing from you a week ago when, unfortunately, you could not make it.

Were you here for the whole of the previous witnesses' testimony?

Mr. St. John: I was, yes.

Suis-je convaincu de l'efficacité du système d'établissement de profils de sécurité? Oui, mais je crois que ce système repose sur 42 profils différents — aux États-Unis, on l'appelle le CAPS.

Quand on applique ce système, on est pratiquement certain d'intercepter les suspects.

Je signale que le contrôle ne vise que 2 p. 100 des voyageurs au maximum, voire 1 p. 100 s'il est efficace.

Il faut utiliser toutes les méthodes susceptibles de permettre de détecter un terroriste, y compris celle des «profils raciaux». Au cours d'une certaine période, ce sont les sikhs qui étaient visés. Au 11^e ou au 13^e siècle, c'étaient les assassins. Ils pouvaient être noirs, jaunes, rouges, de n'importe quelle race. La criminalité n'est pas liée à la race. Cependant, les terroristes islamiques intégristes sont tous des Arabes ou des musulmans. Je suis désolé de ne pas être politiquement correct. Il faut toutefois être réaliste. Il ne s'agit pas d'un profil racial; c'est tout simplement un constat que l'on fait à l'époque actuelle.

En ce qui concerne les « policiers de l'air » et les agents de sécurité, je pense que les agents de sécurité sont nécessaires. Je ferai des commentaires à ce sujet si vous le désirez. Par contre, je trouve que les « policiers de l'air » ne devraient pas tenter de neutraliser les terroristes sans la collaboration du pilote. Quant à savoir s'il serait possible de faire intervenir les agents de bord dans ce genre de situation, c'est une autre question. Je vous laisserai le soin de l'examiner.

On devrait installer des caméras dans les avions pour que les pilotes sachent ce qui se passe dans l'avion. Il faudrait en outre renforcer les portes. C'est très important lorsqu'il s'agit de faire face à une telle situation en vol sans faire exploser l'avion, comme en Pennsylvanie le 11 septembre.

Enfin, les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires et le gouvernement devront régler le problème ensemble. Ils devront prendre des responsabilités. L'un ou l'autre de ces intervenants tentera de réaliser des profits et de nier toute responsabilité. Leur collaboration sera indispensable pour assurer la sécurité des aéroports, mais les voyageurs ont aussi un rôle essentiel à jouer dans ce domaine. Ce qui me semble évident, et ce sera mon dernier commentaire, c'est que les voyageurs canadiens font preuve de beaucoup de bon sens et d'intelligence. Ils remarquent beaucoup de faiblesses et certains m'ont signalé des choses que je n'aurais pas remarquées. Je crois que les voyageurs sont plus intelligents et plus perspicaces qu'on ne le pense. Je pense qu'ils veulent qu'un système de sécurité plus efficace soit mis en place au Canada et je pense qu'ils le méritent.

Le sénateur Atkins: Soyez le bienvenu, monsieur St. John. Nous attendions votre exposé avec impatience il y a une semaine mais vous avez malheureusement eu un empêchement.

Avez-vous suivi entièrement l'exposé du témoin précédent?

M. St. John: Oui.

Senator Atkins: You know, then, some of the things that are of interest to us. I gather that you also are pleased that this committee is examining this whole issue.

Mr. St. John: Very.

Senator Atkins: You say that the United States is way ahead of us in terms of screening and security at airports. They have 500-and-some different airports and we have, you say, nine. You touched on it, but can you be more specific on where the Americans are screening and we are not?

Mr. St. John: In 1988, during the Lockerbie thing, baggage reconciliation was mandated by the FAA. Because of cost-cutting measures, Pan American did not do it; they ignored the FAA mandate that had been set down. As a result of that, the Lockerbie shoot-down took place and there were millions of dollars, of course, in suing and legal fees and so on. The FAA still did not learn the lesson.

Senator Atkins: Did they not force the airlines to do this?

Mr. St. John: No, they did not, which is why 9/11 took place. They knew what the right thing to do was, but they put the making of profit and the difficulty of making airlines become profitable ahead of security, knowing full well that in the mid-1990s, the Europeans had developed the proper security system and had spent a lot of money. The Americans, in 1994, I think — I put it in my report — spent on all their airports \$142 million. Manchester airport alone spent £100 million. Senator Wyden of Oregon said, “Why?” The answer was that the Europeans were developing a proper security system.

However, I have not answered your question. When 9/11 happened, it traumatized the Americans. They suddenly realized that their airport security was not working. I thought they would take the FAA and put it under the Justice Department. I am not sure if they did that, but that is what I understood was to happen.

I understand now that the FAA is in charge of setting the standards and enforcing security standards throughout the United States.

Senator Atkins: Whose authority are they under?

Mr. St. John: I am not sure at this moment, whether they are under the Department of Justice or still under the FAA, whether the FAA has a unique mandate to do that.

Senator Atkins: Are they not under Governor Ridge?

Mr. St. John: I am not even sure about that. I do not think so. I think he would have overall responsibility for homeland defence. However, I do not think that includes airport security.

Le sénateur Atkins: Dans ce cas, vous êtes au courant de quelques-unes des questions qui nous intéressent. Je présume que vous êtes heureux que notre comité examine la question de la sécurité.

M. St. John: J'en suis très heureux.

Le sénateur Atkins: Vous affirmez que les États-Unis sont très en avance sur nous en ce qui concerne le contrôle et la sécurité dans les aéroports. Vous avez mentionné qu'il y avait un peu plus de 500 aéroports aux États-Unis alors qu'il n'y en a que neuf chez nous. Vous l'avez mentionné brièvement, mais pourriez-vous être un peu plus précis et indiquer quel type de contrôle font les Américains que nous, nous ne faisons pas.

M. St. John: En 1988, pendant le drame de Lockerbie, la FAA avait donné l'instruction de faire le rapprochement des bagages. Pan American n'a pas fait ce contrôle à cause de mesures de réduction des coûts; elle n'a pas tenu compte du mandat de la FAA. C'est à cause de cette négligence qu'a eu lieu le drame de Lockerbie qui a entraîné, bien entendu, des frais de plusieurs millions de dollars, notamment en frais de procès et d'avocats. La FAA n'a toujours pas tiré la leçon de cet événement.

Le sénateur Atkins: Ne forçait-elle pas les compagnies aériennes à faire ce contrôle?

M. St. John: Non, et c'est à cause de cela que les événements du 11 septembre ont eu lieu. Les autorités américaines savaient que ce contrôle était nécessaire mais on a fait passer l'appât du gain et les problèmes de rentabilité des compagnies aériennes avant la sécurité tout en sachant très bien qu'au milieu des années 90, les Européens avaient mis sur pied un système de sécurité efficace et y avaient investi des sommes importantes. En 1994 — et c'est mentionné dans mon rapport — les Américains ont dépensé au total 142 millions de dollars pour les aéroports. En Grande-Bretagne, on a dépensé 100 millions de livres rien que pour l'aéroport de Manchester. Le sénateur Wyden de l'Oregon s'est demandé pourquoi. C'est parce que les Européens mettaient en place un système de sécurité efficace.

Je n'ai toutefois pas répondu à votre question. Les événements du 11 septembre ont traumatisé les Américains. Ils ont pris conscience de façon brutale de l'inefficacité du système de sécurité des aéroports. Je croyais que la FAA serait placée sous le contrôle du département de la Justice. Je ne suis pas sûr que ce soit déjà fait, mais c'est ce qui était prévu, si j'ai bien compris.

La FAA est actuellement chargée de fixer les normes et de les faire appliquer à l'échelle nationale.

Le sénateur Atkins: De qui relèvent ces normes?

M. St. John: Je ne sais pas si elles relèvent actuellement du département de la Justice ou si elles relèvent toujours de la FAA; j'ignore si celle-ci a un mandat spécifique en ce qui les concerne.

Le sénateur Atkins: Ne relèvent-elles pas du gouverneur Ridge?

M. St. John: Je n'en suis pas certain. Je ne le pense pas. Je pense que celui-ci a la responsabilité en matière de défense intérieure. Je ne pense pas que cela inclue la sécurité des aéroports.

The other thing is that all the airport security personnel have been federalized. They realize that to produce enough people to reach the sort of standards they need, it will take much longer than they originally understood — 2004, maybe even later. The point is that they are determined to reach those standards and to implement them, to make people responsible for security.

Whatever it is, whether it is the FAA, or the FAA under the Justice Department, that is where the buck lands. They have to do that sort of security. They have appointed an undersecretary of transport for security. I would hope this person would really throw his weight around and insist on certain standards.

Senator Atkins: Did they increase the salaries of the people doing security?

Mr. St. John: It is my understanding that the salaries are being substantially increased; but in a smaller country like Canada you could increase them much more and still produce a superb security system without bankrupting us.

Senator Atkins: If you were to select a model, which would you select in terms of security processes?

Mr. St. John: Do you mean a country model?

Senator Atkins: Yes.

Mr. St. John: I quoted to you the Malaysian system of security, especially the security personnel in airports. I think that is a very good model, the one that attracted national police into the security system.

The heart of airport security takes place at the screening area. That is the absolute heart. All the standards are set there. That is what the terrorists are watching. They want to see how alert these people are. If you have people who are really on top of things, really looking for mistakes, really rotating, really well paid and, as I have suggested, if you have security officers who go through with a planeload from the ticket counter to the security place on to the ramp and then on to the airplane and sit on the airplane as sky marshals, you have a wonderful way of looking at and seeing how it will or will not work, and who is a suspicious person and who is not. This person has been with them, watching them all the way through the airport.

Am I getting off on a tangent here?

Senator Atkins: No.

Mr. St. John: I wandered away from your question, but I think that this kind of security officer is the way to go.

Senator Atkins: You talk about Israel and the way it is done with El Al. Is that a good model?

Mr. St. John: It is the best model in the world for airport security. I should have said that. I think the British are very good, too, but the Israelis are the best. They have a small airline. For the

Par ailleurs, tout le personnel de sécurité des aéroports a été fédéralisé. Les États-Unis sont conscients que pour donner à un nombre suffisant de personnes la formation nécessaire pour appliquer le type de normes qui s'imposent, il faudra beaucoup plus de temps que prévu initialement; l'objectif ne sera atteint qu'en 2004, voire plus tard. Les autorités américaines sont décidées à mettre ces normes en application et à désigner des responsables pour la sécurité.

Que la FAA soit autonome ou qu'elle relève du département de la Justice, l'objectif est le même. Il est d'établir ce niveau de sécurité. On a nommé un sous-secrétaire au transport pour la sécurité. J'espère que cette personne fera preuve de fermeté et qu'elle mettra l'accent sur certaines normes.

Le sénateur Atkins: A-t-on augmenté le salaire des agents de sécurité aux États-Unis?

M. St. John: J'ai cru comprendre que les salaires sont actuellement augmentés dans de fortes proportions; dans un plus petit pays comme le Canada, on pourrait les augmenter encore beaucoup plus et mettre en place un système de sécurité extrêmement efficace sans courir à la faillite.

Le sénateur Atkins: Si vous deviez choisir un modèle en matière de systèmes de sécurité, lequel adopteriez-vous?

M. St. John: Voulez-vous dire le système mis en place dans un pays en particulier?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. St. John: J'ai mentionné le système de sécurité malaisien, surtout en ce qui concerne le personnel de sécurité dans les aéroports. Je pense que c'est un excellent modèle qui a permis d'attirer des agents des forces policières nationales dans les services de sécurité.

La zone de contrôle est le point central de la sécurité des aéroports. C'est le pilier de la sécurité. C'est là que toutes les normes sont établies. C'est là que les terroristes observent ce qui se passe pour voir si les employés sont alertes. Quand on a mis en place des personnes extrêmement compétentes, consciencieuses et bien rémunérées, qui sont à l'affût de la plus petite anomalie et que, comme je l'ai mentionné, des agents de sécurité accompagnent la cargaison de bagages du comptoir jusqu'à la zone de sécurité, puis jusqu'à la rampe d'embarquement, montent ensuite à bord pour remplir les fonctions de «policiers de l'air», ce sont là d'excellentes conditions pour évaluer l'efficacité des méthodes et pour détecter les vrais suspects, ces personnes ayant assuré la surveillance sur toute la ligne.

Est-ce que je m'écarte du sujet?

Le sénateur Atkins: Non.

M. St. John: J'ai fait une petite digression, mais c'est à mon avis sur ce type d'agent de sécurité qu'il faudrait compter.

Le sénateur Atkins: Vous avez mentionné Israël et comment procède El Al. Est-ce un bon modèle?

M. St. John: C'est le meilleur modèle au monde en ce qui concerne la sécurité aéroportuaire. J'aurais dû le mentionner. Je trouve que le système britannique est excellent, mais c'est en Israël

defence of Jews, there are no lengths to which they will not go to check on the security. It is superb security. I tried to do a chapter on it in my book and I did not get a quarter of it down; I just know that.

It is very intense security, which involves ringing up your relatives in North America to check on something you are saying in the Middle East, if necessary. It involves cross-questioning and holding you up for three hours. I spent three hours in Lod airport and it took me 25 minutes to fly to Cairo. That is the kind of third degree I went through.

I was happy about it, and Canadians are happy to have real, third-degree security in airports. I have never heard a Canadian complain to me about being held up for security reasons. Canadians have the common sense to know that they want to be inspected properly and come out alive at the end of their flight.

Senator Atkins: The bottom line, in terms of the security, is the training of the personnel.

Mr. St. John: It is the training of the personnel, which is the fundamental bedrock of the system, yes. The personnel must work with the technology to deal with luggage and baggage and stuff like that. It is both, and; not either, or. There is no technology that will be a substitute for human intelligence and savoir faire. It is very, very important.

Senator Atkins: You are noted as saying that there is a standoff at Pearson between the police and the ramp workers. Can you explain that?

Mr. St. John: You probably know more than I do about this at this point. I avoid Toronto like the plague. I came through Thunder Bay today, and I will go home tomorrow through Hamilton, just so I will not have to go through what I consider to be one of the most unsafe airports in the world for security. I think it has the fifth largest volume of traffic. I have compiled a list of airports throughout the world that are always bad. This is a disaster waiting to happen. Pearson has trouble building among the on-ramp people.

In 1986, when I was beginning to write my book, there was a standoff in the airport because the RCMP were not allowed to investigate the clear evidence of illegal immigrants working in the airport. There is a history of this now. If the Mob or criminal elements are at work in Toronto, the same system is in place. There is a mutual disdain between security, between the police, and the "ramp rats," as they are disparagingly called. These are ordinary people in our community. We should not denigrate them

qu'il est le plus efficace. Il s'agit d'une petite compagnie aérienne. En Israël, on est prêt à aller très loin en matière de sécurité pour assurer la protection des Juifs. Le système de sécurité est extraordinaire. J'ai tenté de le décrire dans un chapitre de mon ouvrage, mais je sais très bien qu'il aurait fallu lui consacrer quatre fois de pages.

Il s'agit d'un système de sécurité extrêmement élaboré; on fait même au besoin des appels à de la parenté qui vit en Amérique du Nord pour vérifier les déclarations d'un voyageur qui prend l'avion au Moyen-Orient. On fait des contre-interrogatoires qui peuvent durer jusqu'à trois heures. Lors de mon passage à l'aéroport de Lod, les contrôles de sécurité ont duré trois heures alors que le vol jusqu'au Caire n'a duré que 25 minutes. C'est le type de contrôle de sécurité au troisième degré dont j'ai fait l'expérience.

Je l'ai apprécié et les Canadiens apprécient un contrôle de sécurité au troisième degré dans les aéroports. Je n'ai jamais entendu un Canadien se plaindre d'avoir été retardé pour des raisons de sécurité. Les Canadiens ne sont pas inconscients et ils sont prêts à se soumettre à un contrôle efficace si c'est pour arriver sains et saufs à destination.

Le sénateur Atkins: En matière de sécurité, c'est en définitive la formation du personnel qui est capitale.

M. St. John: Oui, la formation est le fondement du système. Le personnel doit faire le contrôle des bagages manuellement et d'autres contrôles avec l'aide de la technologie. Les deux sont essentiels; ce n'est pas l'un ou l'autre. Aucune technologie ne peut remplacer l'intelligence et le savoir-faire humains. C'est un facteur extrêmement important.

Le sénateur Atkins: Vous avez mentionné l'existence d'une rivalité à Pearson entre la police et les employés d'aire d'embarquement. Pouvez-vous donner des informations plus précises à ce sujet?

M. St. John: Vous êtes probablement mieux informé que moi à ce sujet. J'évite Toronto comme la peste. Je suis venu par Thunder Bay aujourd'hui et je retournerai demain par Hamilton, uniquement pour ne pas devoir passer par un aéroport que je considère comme l'un des moins sécuritaires au monde. Je crois que c'est le cinquième plus gros aéroport à l'échelle mondiale, en ce qui concerne le volume de circulation. J'ai dressé une liste des aéroports canadiens et étrangers où la sécurité est toujours insuffisante et où l'on peut s'attendre à une catastrophe d'un moment à l'autre. L'aéroport Pearson a beaucoup de difficulté en ce qui concerne les employés des aires d'embarquement.

En 1986, lorsque j'ai entamé la rédaction de mon livre, des incidents se sont produits parce que la GRC n'était pas autorisée à examiner des cas manifestes d'immigrants illégaux travaillant à l'aéroport. Des rumeurs circulent actuellement à ce sujet. Si la pègre ou le crime organisé sont présents à Toronto, c'est toujours le même système qui est en place. Les agents de police et les agents de sécurité se méprisent mutuellement et il en est de même des employés que l'on appelle avec dédain «les rats d'aire

in any sense of the word. However, they look at each other as if they are foreign people. They eye each other in a suspicious manner.

Remember the RCMP and the Peel police both operate in Pearson, but there is mistrust between them. That is a bad sign to begin with. The on-ramp personnel have a huge turnover in Toronto, so it is impossible to keep up with finding out whether or not they are reliable. There is a vast amount of people working there. We just have not spent the time and the money to put a proper system into that airport. That is one of the huge weaknesses in our airport security system.

Your airport security is as strong as the weakest link. I have mentioned three or four weak links in my talk, but this is, perhaps, the weakest, because if you can put drugs into airplanes, and you can send all sorts of other things, illegal, criminal things through airplanes, the terrorists will not be far behind. You have to get to the bottom of this system and make it work.

Have I been in Toronto and seen this in place? No, I have just been a passenger going through Toronto airport. I have not been behind the scenes. I do not know if you have; but I do not know if you will. It is not a good situation. It is a bad situation.

If I were a terrorists, that is where I would go in Canada, just as I would have gone to the two airports that they went to to do 9/11, when they did it in 2001, September.

Senator Atkins: What is your view of transparency? You heard the previous panel on this issue talking about how much the public should know and how much they should not.

Mr. St. John: "Transparency" is a funny word. The information that you make known publicly has to be carefully selected. When you are threatened by terrorists in a country, when they are threatening the airport security system, you have to treat it somewhat as if it is in wartime; that is to say, that you will issue information that will reassure the public and which will greatly discourage the terrorists, if you possibly can. There will be a mix of truth and exaggeration in the things that you say.

If you say that systems of security are in place in your airport, they had better be working if you say that they are working.

The same issue of transparency comes up in bomb threats. There are hundreds of bomb threats a year. Do you tell the public about every one? No, you do not do that because everyone would be hopelessly panicked if you did. There is certain information that you need to know.

I said that the Canadian travelling public was a very intelligent public. You cannot pull the wool over their eyes. They do not have enough information. They do not know if the airport security system is working very well. They see a number of holes in it, and they are very concerned about it. I think you need to

d'embarquement». Ce sont des citoyens de la collectivité. On ne devrait pas les dénigrer du tout. Cependant, ils se considèrent mutuellement comme des étrangers. Ils se regardent avec méfiance.

Des agents de la GRC et des agents de la police de Peel travaillent à l'aéroport Pearson mais ils adoptent une attitude de méfiance réciproque. C'est très mauvais signe. Le roulement est très élevé parmi le personnel des aires d'embarquement à Toronto et il est donc impossible de vérifier en permanence si l'on peut faire confiance à ces employés. Le nombre d'employés est extrêmement élevé. On n'a pas le temps ni les fonds nécessaires pour mettre en place un système efficace à cet aéroport. C'est une des énormes faiblesses de notre système de sécurité des aéroports.

Le niveau de sécurité d'un aéroport est directement lié au maillon le plus faible du système. J'ai mentionné trois ou quatre failles, mais c'est peut-être au niveau de l'aire d'embarquement que la faille est la plus profonde parce que, quand on peut faire passer facilement à bord des stupéfiants et divers autres articles illégaux, alors les terroristes ne sont pas bien loin. Il faut agir à ce niveau du système et s'arranger pour qu'il soit efficace.

Je n'ai pas vu ce qui se passe dans les coulisses à Toronto. J'étais seulement de passage dans cet aéroport. Je n'ai pas vu ce qui se passait dans les coulisses. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de voir ce qui s'y passait. Je ne sais pas si vous irez vérifier. C'est une situation qui est très, très malsaine.

Si j'étais un terroriste, c'est l'aéroport que je choisirais pour passer au Canada tout comme les exécutants de l'attentat du 11 septembre 2001 ont choisi deux aéroports bien précis aux États-Unis.

Le sénateur Atkins: Quelle est votre opinion au sujet de la transparence? Vous avez entendu ce qu'a dit le groupe de témoins qui vous a précédé à ce sujet. Nous avons discuté des informations qui peuvent être révélées publiquement et du type d'information qu'il ne convient pas de divulguer.

M. St. John: Le terme «transparence» est un terme amusant. L'information que vous révélez publiquement doit être choisie avec beaucoup de prudence. Lorsqu'un pays est sous la menace des terroristes et lorsque le système de sécurité des aéroports est menacé, il faut agir comme si l'on était en guerre, c'est-à-dire qu'il faut publier une information susceptible de rassurer la population tout en dissuadant les terroristes, quand c'est possible. Il y une part de vérité et d'exagération dans l'information que l'on diffuse.

Quand on annonce que des systèmes de sécurité sont en place dans un aéroport, il est préférable qu'ils soient efficaces.

La même question se pose en ce qui concerne les alertes à la bombe. Il y en a des centaines par an. La population est-elle toujours mise au courant? Non, parce que ce serait la panique générale. Le public doit cependant être au courant de certaines informations.

J'ai dit que les Canadiens qui voyagent sont très intelligents. On ne peut pas tout leur cacher. Ils ne sont pas suffisamment informés. Ils ignorent si le système de sécurité de l'aéroport est vraiment efficace. Ils remarquent toutefois un certain nombre de failles dans le système et cela les inquiète beaucoup. Je pense qu'il

give out enough information, unless you are not doing anything, to meet those criticisms and those expectations. I do not think they are being met. If they are not being met with the flight attendants, who are very concerned about an incident, most of them hope it will just go away and not happen to them, and that is a very bad way to go into an aircraft.

Senator Atkins: Let us be specific. Should flight attendants know about air marshals on their aircraft?

Mr. St. John: I think that there should be cooperative training among sky marshals — can I call them “security officers?” — security officers, flight attendants and pilots. I believe that doors should be strengthened so that they can withstand a bashing, if necessary. I believe that cameras should be available so that a pilot could see what is happening in a plane. I believe, also, as with El Al, a pilot should have another door to get out of the plane, which is not the one coming back into the main part of the plane.

There will be some delicate situations in the future that will make it necessary for these three groups of people to cooperate. Canadian pilots do not want guns. American pilots do want guns. I think Canadians would prefer security officers to sky marshals because of the sort of obviousness that took place when sky marshals were implemented in the early 1970s. They were so obvious that you could knock them over and steal their guns anyway. I am talking about a completely different breed of person. Someone you would never know was a security person. I am talking about a use of guns that would not destroy an airplane, but would destroy a terrorist. There are special guns. There has to be very, very good training to do this.

I think it is really sensible, anticipating another 9/11, and to bring the fears into the open to deal with them, to have flight attendants, pilots and security officers trained together. Go through scenarios of what they would do in a certain situation.

Often, one of the things that you will deal with is air rage. People are just out of control and they need to be subdued. Then you get Richard Reid trying to get his shoe to explode. There are a number of different things that happen in an airplane. There are just traditional-type hijacks that people try to do with knives.

Senator Atkins: Thank God for an attendant.

Mr. St. John: Thank God. Well, they are wonderful women.

Senator Banks: And men.

faut révéler suffisamment d'informations, à moins que vous ne preniez aucune mesure pour répondre à ces critiques et à ces attentes. Je ne pense pas qu'on y réponde. Si on n'y répond pas en ce qui concerne les agents de bord, qui sont très préoccupés au sujet d'un éventuel incident, ceux-ci se contentent d'espérer que leurs craintes se dissiperont et qu'il ne leur arrivera rien. C'est très mauvais de monter dans un avion dans cet état d'esprit.

Le sénateur Atkins: Soyons précis. Est-ce que les agents de bord devraient être au courant de la présence de «policiers de l'air» dans l'avion?

M. St. John: Je crois que les «policiers de l'air» — permettez-moi de les appeler des «agents de sécurité» — donc, les agents de sécurité, les agents de bord et les pilotes devraient recevoir une formation axée sur la collaboration. Je pense que les portes devraient être renforcées pour pouvoir résister au besoin si quelqu'un tentait d'en forcer l'ouverture. Je pense qu'il faudrait installer des caméras pour que le pilote puisse suivre les allées et venues à bord. Je pense en outre qu'il faudrait prévoir une porte de secours qui donne directement sur l'extérieur pour le pilote, comme celles qui sont en place sur les appareils de la compagnie El Al.

On se trouvera certainement un jour dans des situations délicates qui nécessiteront la coopération de ces trois groupes d'employés. Les pilotes canadiens ne veulent pas être armés. Les pilotes américains veulent être armés. Je crois que les Canadiens préféreraient que les «policiers de l'air» soient remplacés par des agents de sécurité car les «policiers de l'air» étaient trop facilement reconnaissables lorsque le programme a été mis en place au début des années 70. Ils étaient tellement faciles à reconnaître qu'on pouvait les bousculer pour leur voler leur arme. Il faudrait utiliser un type d'agents de sécurité «invisibles». Je préconise l'emploi d'armes qui ne risquent pas de détruire l'appareil mais qui permettraient d'abattre un terroriste. Il s'agit d'un type d'arme particulier, dont l'usage nécessite une formation très particulière.

Je pense qu'il serait tout à fait raisonnable de prévoir la possibilité d'un autre attentat comme celui du 11 septembre, de révéler les craintes au grand jour et de prévoir une formation commune pour les agents de bord, les pilotes et les agents de sécurité. Il faudrait examiner les diverses possibilités d'intervention de leur part dans des conditions précises.

Un type d'incident fréquent est lié à la rage de l'air. Certains passagers deviennent incontrôlables et il faut les maîtriser. Il faut aussi faire face à des personnes telles que Richard Reid qui avait tenté de faire exploser sa chaussure. Divers incidents peuvent se produire à bord d'un avion. Il y a aussi les détournements classiques que certaines personnes tentent de provoquer sous la menace d'un couteau.

Le sénateur Atkins: Dieu merci pour les agents de bord.

M. St. John: Ce sont des femmes formidables.

Le sénateur Banks: Et des hommes aussi.

Senator Atkins: Are you surprised that we had witnesses last week who told us that there have been absolutely no changes in the training of air attendants?

Mr. St. John: No.

Senator Atkins: In several years, and none since 9/11.

Mr. St. John: I know the young woman who is in charge of training flight attendants for Air Canada. She is actually a former student of mine. She is extremely concerned.

The concern of the airlines at the moment — Air Canada is trying to swallow the remains, like a boa constrictor that swallowed a pig or whatever it is, of Canadian Airlines, and the flight attendants are warring with each other over seniority. They do not have time for security. That is the trouble, but they should have time for security because this is a big issue.

The woman on the tapes that we did was Uli Derickson, on TWA 847, who threw all the Jewish passports down the lavatory, got rid of them and negotiated the freedom of all the passengers one by one, and had to pay \$23,000 on her Visa card, which they were not going to pay back, for a gas fill-up in Algiers. A remarkable woman. That hijack destroyed her life.

She really suffers still from post-traumatic stress, but she did the right things and she saved people's lives by what she did. Flight attendants have been absolutely heroic. There is story after story of what they have done under pressure. However, the more you know about terrorism, and the more you know what a terrorist is trying to do and how he uses fear to manipulate you, the less you are going to be swayed by the terrorist's actions. The more you know, the better off you are. Therefore I want to see educated flight attendants, educated pilots and educated security people in Canadian airports — good, really careful security that watches, like the British do.

Senator Forrestall: Professor St. John, I appreciate your being here. I appreciate your candour. Let me ask you this: Why would anyone want to shoot down an airplane? That is tragic and nonsensical. Would they attack the aircraft because of what they might want to do with it once it was under their control? What is the motivation?

Mr. St. John: Airplanes are totally fascinating to terrorists. Terrorists are mesmerized by airplanes. They love airplanes; they just cannot keep away from them. It is the most exciting form of terrorism for them because it is so vulnerable, so high, so far above the earth, and all those people are so weak and so dependent on the power of the terrorists. I found, in account after account in my book, that this is the reason they do it. They are

Le sénateur Atkins: Êtes-vous étonné que certains témoins que nous avons reçus la semaine dernière nous aient affirmé que l'on n'avait pas apporté le moindre changement à la formation des agents de bord?

M. St. John: Non.

Le sénateur Atkins: Aucune modification n'a été apportée à leur formation depuis des années, même pas depuis le 11 septembre.

M. St. John: Je connais la jeune dame qui est chargée de la formation des agents de bord d'Air Canada. C'est une des mes anciennes élèves. Elle est très préoccupée à ce sujet.

La grosse préoccupation d'Air Canada est d'essayer de digérer les restes de Canadian Airlines, tel un boa constrictor qui vient d'avaler un porc ou un autre animal. Les agents de bord se battent pour des questions d'ancienneté. Ils n'ont pas le temps de se préoccuper de la sécurité. C'est bien là le problème. Ils devraient pourtant s'en préoccuper car c'est capital.

La femme que l'on peut voir sur les vidéos que nous avons réalisés est Uli Derickson. Au cours du vol 847 de la TWA, elle a pris l'initiative de jeter tous les passeports juifs dans les toilettes pour s'en débarrasser et a négocié la liberté de tous les passagers, un après l'autre. Elle a dû faire une avance de 23 000 \$ sur sa carte Visa pour faire le plein à Alger, que la compagnie ne veut pas lui rembourser. C'est une femme extraordinaire. Ce détournement d'avion a détruit sa vie.

Elle souffre encore beaucoup de stress post-traumatique mais elle a pris les initiatives qu'il fallait prendre et a pu sauver ainsi des vies. Plusieurs agents de bord ont fait preuve d'un grand héroïsme dans des situations semblables. On pourrait citer de nombreux exemples d'héroïsme dans des cas d'urgence. Cependant, plus on est informé sur le terrorisme, plus on est au courant des moyens que les terroristes emploient pour arriver à leurs fins et de leurs tentatives de manipulation par la terreur, et moins on risque de se laisser intimider par leurs menaces. Plus on est informé à leur sujet et plus on a de chances de bien réagir. Par conséquent, je voudrais que les agents de bord, les pilotes et les employés des services de sécurité reçoivent une formation spéciale pour instaurer un système de sécurité aussi efficace qu'en Grande-Bretagne.

Le sénateur Forrestall: Monsieur St. John, je suis heureux que vous soyez ici. J'apprécie votre franchise. Je voudrais vous poser la question suivante: qu'est-ce qui peut pousser quelqu'un à vouloir abattre un avion? C'est à la fois tragique et insensé. Les personnes qui attaquent un avion le font-elles pour pouvoir faire ce qu'elles veulent après en avoir pris le contrôle? Quelle est leur motivation?

M. St. John: Les avions fascinent les terroristes. Ils ont un pouvoir quasi hypnotique sur eux. Les terroristes les adorent. Ils ne peuvent pas s'empêcher de les attaquer. C'est pour eux la forme la plus exaltante de terrorisme parce qu'un avion est vulnérable, qu'il vole à très haute altitude et que les passagers sont sans défense et sont à leur merci. J'ai constaté, au cours des recherches que j'ai faites pour rédiger mon livre, que c'est pour

attracted to it like moths are to light, so we always are going to have these attacks on airliners. There is just no doubt about it.

To answer your question, in *The Atlantic Monthly* of November 2001, on the crash of EgyptAir 990 — and the safety board of the United States does not accept this account by Langewiesche, the man who wrote it — but it is perfectly clear, if you look at all the information around it, that this pilot was in deep, deep emotional and personal trouble. He was propositioning girls in his New York hotel, trying to sleep with anybody he could. He had huge debts, he was in deep trouble, and I believe he turned the engines off, put the stick down in the plane, and committed suicide along with the death of everyone else in that plane. I believe that 990 was a suicide, and I think that gave the idea to the 9/11 people, or it was close. It was being planned at that time.

On the other hand, the 9/11 people were mixed up. They were people from middle class to upper class families from Cairo, with very well-thought-of and well-known parents, sisters and brothers, who went for training in the West, like Mohammed Atta. He is a classical example. He loved the West, he loved the promiscuity and he loved the openness and freedom, but he felt a deep guilt in himself. These two parts of his personality came together when he ended up in a fundamentalist mosque, where he was told, "You can do something about this." That made something break inside him. The Germans have a word for this. I am just trying to remember what it is. Like a snapping. Suddenly he decided he was going to have to join in this attack on the United States for the sake of posterity, and not claim anything from it, not make any explanation, nothing. This gets us back to the Islamic fundamentalist terrorist mind. These people are caught between cultures, but they have made a decision to hasten the "second coming," as it were, by destroying Satan, the evil one, the United States. It just does not make any sense to us, but if you have lived and walked and moved around in the Middle East, as I have in Gaza, say, which is a hellhole for humans, you see how people can develop these theories.

Senator Forrestall: The fascination would seem to be the same with maritime vessels. They blow up destroyers and they have threatened to blow up ferries. It is a unique posturing.

Should we be upgrading our intelligence-gathering capacity, our analytical capacity, or should we be doing more to foster intelligence exchange? At the present, it would seem that Canada's closest ally in this regard would be Australia, surprisingly, not the United States, not the United Kingdom, and not Germany.

cette raison qu'ils agissent ainsi. Ils sont irrésistiblement attirés par les avions, comme un insecte l'est par la lumière. Par conséquent, ce type d'attaque ne disparaîtra jamais complètement, c'est sûr et certain.

Pour répondre à votre question, je signale que d'après l'article paru dans le numéro de novembre 2001 de la revue *The Atlantic Monthly* au sujet de l'écrasement du vol 990 d'EgyptAir — et la commission de sécurité américaine n'a pas retenu la thèse de l'auteur de cet article, M. Langewiesche —, il est évident, si l'on tient compte de toutes les informations disponibles à ce sujet, que le pilote de cet appareil avait des troubles émotifs profonds et de gros problèmes personnels. Il faisait des avances aux filles dans son hôtel de New York et essayait d'aller coucher avec toutes celles qu'il pouvait séduire. Il était terriblement endetté et avait de gros problèmes. Je pense qu'il a coupé les moteurs, baissé le manche à balai et qu'il s'est suicidé en entraînant dans sa mort toutes les autres personnes présentes à bord. Je crois que la tragédie du vol 990 est due à un suicide et je pense aussi que les auteurs de l'attentat du 11 septembre se sont plus ou moins inspirés de cet exemple. C'est alors qu'ils ont préparé leur coup.

Les auteurs des attentats du 11 septembre avaient en quelque sorte une double personnalité. Ce sont des gens issus de familles de la classe moyenne ou de la classe supérieure dont les parents, les frères et les soeurs sont des personnes très respectables et connues. Ces jeunes sont allés suivre une formation dans des pays occidentaux, comme Mohammed Atta. Il représentait le type classique de terroriste. Il adorait l'Occident, adorait la promiscuité et la liberté de pensée et de mouvement mais il avait un sentiment de culpabilité profondément enraciné. Ces deux aspects de sa personnalité se sont confondus lorsqu'il s'est joint aux fidèles d'une mosquée intégriste où on lui a dit qu'il pouvait régler son problème. Cela a provoqué une rupture en lui. Les Allemands ont un terme pour désigner cela. J'essaie de m'en souvenir. C'est un terme qui veut dire quelque chose comme une cassure soudaine. Il a décidé subitement qu'il devrait participer à cette attaque contre les États-Unis pour le bien de la postérité, sans exiger quoi que ce soit en contrepartie ni la moindre explication. Ce genre d'attitude nous permet de comprendre l'état d'esprit des terroristes islamiques intégristes. Ces personnes sont prises entre deux cultures mais doivent prendre une décision pour hâter l'avènement d'un monde nouveau en détruisant Satan, le maléfique, c'est-à-dire les États-Unis. C'est entièrement insensé pour nous mais, si vous aviez vécu et voyagé au Moyen-Orient, comme je l'ai fait à Gaza, par exemple — qui est un bouge pour les humains — vous comprendriez pourquoi on peut échauffer des théories semblables.

Le sénateur Forrestall: Les terroristes semblent être également fascinés par les navires. Ils ont fait sauter des navires de guerre et ont menacé de faire sauter des traversiers. C'est une attitude bien particulière.

Faudrait-il améliorer notre capacité de collecte de renseignements, nos capacités d'analyse ou encourager l'échange de renseignements? Il semblerait qu'actuellement, le plus proche allié du Canada à cet égard soit l'Australie, ce qui est étonnant. Ce ne sont pas les États-Unis, le Royaume-Uni ni l'Allemagne.

Could we achieve more by bending our effort towards fostering improved relations with some of our closest allies and longstanding friends with respect to intelligence sharing, as opposed to the speeded-up development of a collection system of our own?

Mr. St. John: You open a huge can of worms here. I have a particular point of view after many years of teaching intelligence at the university level and watching what happens.

We are the only Western country in the world that acts in the field of security like a one-legged man. That is, all the other countries have positive intelligence, negative intelligence, counter-intelligence, a CIA and an FBI, an MI5 and MI6. In Canada we have an FBI — a CSIS — and no leg. I find it really hard to understand why we do not collect our own intelligence around the world, when our most famous days have been spent criticizing American foreign policy over the years.

I have taught Canadian foreign policy for 30 years too. Our greatest days were criticizing the Americans. We cannot rely on their intelligence; we should have our own intelligence sources, and Canadians, because of their international nature, because of the way they travel, because of the informed multicultural way in which they look upon the world — and I think Winnipeg, where I come from — but I was a British Columbian — is a real multicultural place and I believe it really works there — have an interest and a window on the world that other people do not have. Americans are not interested in other cultures. Canadians are.

I think we should, therefore, collect intelligence. How it will work is a whole other question. However, I feel that we should collect intelligence of our own. When I was in Lahr, in Germany — and I suddenly found my base commander from Lahr here in the audience, so he knows what I am talking about — there was a military intelligence-gathering section, a very good one there. You will not say yes or no to this, but a lot of good intelligence was collected about the terrorism in Europe at that post. Now that we are no longer in Europe, we do not get that intelligence, I suppose. It is really a pity but, again, we have to coordinate the intelligence that is in many agencies.

Senator Forrestall: Is it simply because we have not developed that capacity ourselves that we are not able to cooperate?

Mr. St. John: I believe that since 1945, the political culture diverged in two different directions. Diefenbaker and the civil rights people said, "No, you can't trample on the rights of Canadians," and the RCMP and others, said, "You have got to have national security, this is a Cold War, we are fighting a war, don't you understand?" The two sides never understood each other, the two solitudes, to quote C.P. Snow of Great Britain,

Serait-il possible d'être plus efficaces en axant nos efforts sur l'amélioration des relations avec nos plus proches alliés et amis de longue date en ce qui concerne l'échange de renseignements de sécurité qu'en élaborant en toute hâte un système personnel de collecte?

M. St. John: C'est un énorme guépier. J'ai une opinion bien précise après avoir donné pendant des années des cours de niveau universitaire sur le renseignement de sécurité et après avoir suivi certains événements.

Nous sommes le seul pays occidental au monde qui se comporte comme un unijambiste dans le domaine de la sécurité. Tous les autres pays ont des services de renseignement positif, des services de renseignement négatif, des services de contre-espionnage, comme la CIA ou le FBI ou comme le MI5 et le MI6. Au Canada, un service analogue au FBI a été mis en place, il s'agit du SCRS, mais rien d'autre. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi nous ne recueillons pas des renseignements de sécurité à l'échelle mondiale alors que nous avons passé le plus clair de notre temps à critiquer la politique extérieure des États-Unis.

J'ai donné également pendant une trentaine d'années des cours sur la politique étrangère du Canada. Nous avons passé le plus clair de notre temps à critiquer les Américains. Nous ne pouvons pas compter sur leurs services secrets; nous voulons avoir nos propres sources de renseignements de sécurité et les Canadiens, parce qu'ils sont tournés vers l'étranger et parce qu'ils voyagent beaucoup, parce qu'ils ont une vision multiculturelle éclairée de l'univers — et je crois que Winnipeg, la ville où je vivais, alors que je suis né en Colombie-Britannique, est un milieu multiculturel dans lequel le multiculturalisme est bien vivant —, ont un intérêt et une ouverture sur le monde que d'autres peuples n'ont pas. Les Américains ne s'intéressent pas aux autres cultures alors que les Canadiens s'y intéressent.

Je pense par conséquent que nous devons faire la collecte de renseignements. Quant à savoir comment s'y prendre, c'est une tout autre question. Je pense toutefois que nous devrions avoir notre propre système de collecte de renseignements. Lorsque j'étais à Lahr, en Allemagne — je me suis trouvé brusquement nez à nez avec mon commandant de base de Lahr ici même et il sait donc de quoi je parle —, un excellent service de renseignement militaire était en place. Ce service a recueilli de nombreux renseignements militaires très utiles sur le terrorisme en Europe. Depuis que nous n'avons plus de base en Europe, nous ne faisons plus la collecte de ce type de renseignement, je présume. C'est très regrettable. J'insiste sur le fait qu'il faut coordonner les activités des services de renseignement de nombreux organismes.

Le sénateur Forrestall: Notre incapacité de collaborer est-elle due au fait que nous n'ayons pas développé nous-mêmes une capacité semblable?

M. St. John: Je pense que depuis 1945, la culture politique a emprunté deux voies différentes. Diefenbaker et les défenseurs des droits civiques prétendaient qu'on ne pouvait pas fouler aux pieds les droits des Canadiens alors qu'à la GRC et dans d'autres milieux, on estimait que la sécurité nationale était indispensable parce qu'on était en période de guerre froide. Les deux groupes — les deux solitudes, pour citer le Britannique

went off in different directions, and we have a split culture in Canada. Many people are saying, "Don't limit my rights," and the others are saying, "Don't you understand, we can be invaded?" We have never resolved this.

Senator Forrestall: Do you have a platform of some form or substance within the Canadian structure from which to launch such an organized effort? Would it be a military or a joint force, for example?

Mr. St. John: No, it cannot be police and it cannot be military, I think. It has to be civil service. I think that we were beginning to understand how to do it from the British, but then we stopped training with the British.

Now the British service remains one of the best intelligence services in the world, and the CIA is in one of the worst depths of gloom it has ever been in.

Senator Forrestall: Why did we stop doing that? Can you link that in time? Can you link it to our withdrawal from Europe?

Mr. St. John: Yes, I think it must have been that. Also, there was a very famous book, *For Services Rendered* by John Sawatsky. That book is brilliant. You should read that book cover to cover because it shows how the way of developing sources in MI5 was being introduced into the RCMP security service, but that the Mounties did not understand it. Mounties want a conviction; security services want to follow the leads to find out more, and ne'er the twain shall meet. You have to keep them separated in functional practice. You have to have some sort of system operating that will be completely new and set up in a separate way. I think it would be fun to house CSIS and a positive agency in the same building. It would be fascinating. It might work; it might not.

Senator Forrestall: I wish we had the two agencies housed in the same structure.

Senator Banks: Would you just expand a little, because I did not quite get it, on the other leg that we need besides CSIS? What needs to be done in what area that CSIS is not doing? Are you talking about foreign intelligence?

Mr. St. John: Yes, I am. I am sorry; I should have said "foreign intelligence."

Senator Banks: Thank you. This is again just anecdotal. I recall a little while ago having been made to get off an airplane because there was a piece of luggage on that airplane and the passenger did not show up. I think that was on a Canadian airplane. You said we did not do luggage and passenger reconciliation. Am I remembering wrongly, or was I in a different country?

Mr. St. John: Were you in Thompson or Tuktoyaktuk?

C.P. Snow — ont emprunté des voies différentes et c'est ainsi qu'un dédoublement de culture s'est produit au Canada. De nombreuses personnes refusent que l'on restreigne leurs droits alors que d'autres répliquent: «Ne comprenez-vous donc pas que nous pouvons être victimes d'une invasion?» La question n'a jamais été réglée.

Le sénateur Forrestall: Y a-t-il dans la structure canadienne une plate-forme intéressante d'où on pourrait lancer un effort concerté dans ce domaine? S'agirait-il d'une force militaire ou d'une force conjointe, par exemple?

M. St. John: Non. Je ne pense pas que cela puisse être une force policière ou une force militaire. Il faut que ce soit un service civil. Je pense qu'on commence à comprendre comment il faut s'y prendre grâce aux Britanniques. On a toutefois cessé de faire de la formation avec les Britanniques.

Le service britannique reste un des meilleurs services de renseignement au monde et la CIA est un des pires services qui soient.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi avons-nous mis un terme à cette collaboration? Pouvez-vous dire à partir de quand? Pouvez-vous établir un lien avec le retrait de nos troupes d'Europe?

M. St. John: Oui, je pense que c'est cela. On a publié un livre très connu intitulé *For Services Rendered* qui a été écrit par John Sawatsky. C'est un ouvrage brillant. Je vous recommande de le lire du début à la fin parce qu'il montre comment on a intégré au service de sécurité de la GRC diverses méthodes du MI5. La GRC n'a toutefois pas compris ces méthodes. La GRC veut trouver un coupable à condamner; les services de sécurité veulent suivre des indices pour recueillir des informations supplémentaires. Ces deux façons de procéder sont incompatibles. Elles ne peuvent être combinées dans la pratique. Il faudrait établir un système entièrement nouveau et distinct. Je pense que ce serait amusant d'installer le SCRS et un service de renseignement positif dans des locaux qui se trouvent dans le même édifice. Ce serait fascinant. Ça pourrait marcher, mais ce n'est pas certain.

Le sénateur Forrestall: Je voudrais que les deux organismes soient dans des locaux situés dans le même édifice.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous donner des indications plus précises sur l'autre service qu'il faudrait établir, parce que je n'ai pas très bien compris? Dans quel autre domaine que ceux où le SCRS est actif faudrait-il mettre un système en place? Pensez-vous à un service de renseignement sur l'étranger?

M. St. John: Oui. Je m'excuse; j'aurais dû mentionner qu'il s'agissait d'un service de renseignement sur l'étranger.

Le sénateur Banks: Je vous remercie. C'est une simple anecdote mais il y a quelque temps, on m'a fait débarquer d'un avion parce qu'il y avait à bord un bagage dont le propriétaire n'était pas dans l'avion. Je pense qu'il s'agissait d'un avion canadien. Vous avez dit que nous ne faisons pas de rapprochement entre les bagages et les passagers. Est-ce que ma mémoire me jouerait des tours et était-ce peut-être dans un autre pays?

M. St. John: Étiez-vous à Thompson ou à Tuktoyaktuk?

Senator Banks: No. I have been to both Thompson and Tuktoyaktuk, but not recently. This was within the last year or so.

Mr. St. John: This has never happened to me. I wish it had.

Senator Banks: Perhaps I was in a different country.

Just so that we can hear you talk about this a little more — the difference between truth on the one hand and transparency on the other — we heard earlier from witnesses who are, to some degree, at least, responsible for airline security, to the effect that there was a lot that they think would be untoward and improper and counterproductive to tell us, and therefore the public, about how security is done and the extent to which it is done.

Do you agree that there are some things like that, that have to be closely guarded and that we cannot let the bad guys know what it is we are doing?

Mr. St. John: I think there are certain things that should not be shared in a public place in detail. Had I been in the place of the same individual, I would have been more candid, but I am a more candid individual, I suppose, so that is not really a fair answer.

I think you cannot defend turf. I think we have to create proper security in this country, and it means listening and it means talking and it means giving and taking and it means making mistakes and admitting to mistakes. We have not got a system that works. That is the trouble.

You were speaking to someone who has just come into this office, absolutely brand new, and I am not sure that he knew all the answers to what you were asking. He was a police chief. I am just hazarding a guess here. He has not been watching the whole system working for the last 15 years, as I have, looking at it, exploring, asking questions. I think part of his lack of candour was lack of knowledge. I think when he comes back and knows more, he will have some things to say to you.

Senator Banks: He did also say that he was being tortured because there were a lot of things he wished that he could say to us that he could not.

You referred in your book, as well as today, to the fact that virtually there is a war going on. I guess, just out of curiosity, you will have read *The Clash of Civilizations*.

Mr. St. John: Indeed.

Senator Banks: You subscribe to its basic premise?

Mr. St. John: I believe that *The Clash of Civilizations* has put a finger on something enormously important. I do not go the whole way with him, but I believe there are deep clashes within civilizations, as well as between civilizations of a transnational sort. Huntington is a very great figure in my field. You dare not criticize him. He knows so much.

Le sénateur Banks: Non. Je suis déjà allé à Thompson et à Tuktoyaktuk, mais pas dernièrement. Cela s'est passé dans le courant des 12 derniers mois.

M. St. John: Je n'ai jamais dû débarquer d'un avion pour cette raison. Pourtant, j'aurais aimé que ça m'arrive.

Le sénateur Banks: C'était peut-être dans un autre pays.

Nous aimerions entendre encore quelques commentaires au sujet de la différence entre la vérité et la transparence. Les témoins qui vous ont précédé et qui sont, dans une certaine mesure du moins, responsables de la sécurité pour une compagnie aérienne, ont déclaré qu'il ne serait pas indiqué de nous révéler, et par conséquent de révéler au public, certaines informations précises sur les méthodes employées pour assurer la sécurité et sur le degré d'utilisation de ces méthodes car cela risquerait d'en compromettre l'efficacité.

Êtes-vous également d'avis que certaines informations doivent être tenues jalousement secrètes et qu'il faut éviter de révéler nos méthodes à des malfaiteurs?

M. St. John: Je pense qu'il faut éviter de communiquer dans un lieu public certains types d'informations. Si j'avais été à la place de la personne à laquelle vous faites allusion, j'aurais répondu plus franchement, mais je présume que c'est parce que c'est dans ma nature. Ce n'est donc pas une réponse valable.

Je pense qu'on ne peut pas protéger ses arrières dans ce domaine. Je pense qu'il faut instaurer un système de sécurité efficace dans notre pays et pour cela, il faut écouter, il faut parler, il faut faire des concessions et il faut commettre des erreurs et les reconnaître. Notre système n'est pas efficace. C'est là le problème.

Vous avez interrogé un témoin qui a été nommé à ce poste tout récemment et je me demande s'il connaissait toutes les réponses aux questions que vous lui avez posées. Il a été chef de police. Je fais des suppositions. Il ne suit pas le système comme je l'ai fait depuis 15 ans. Il n'a pas eu l'occasion de l'observer, de l'analyser à fond et de poser des questions. Je pense que son manque de clarté est dû à un manque d'expérience. Je pense que lorsqu'il reviendra témoigner, il sera mieux informé et qu'il pourra donner certaines réponses.

Le sénateur Banks: Il a pourtant dit qu'il était tourmenté parce qu'il n'était pas autorisé à révéler bien des renseignements qu'il aurait souhaité pouvoir nous donner.

Dans votre ouvrage, et encore aujourd'hui, vous avez mentionné la rivalité entre les services. Vous avez probablement lu l'ouvrage intitulé *The Clash of Civilizations*.

M. St. John: Bien sûr!

Le sénateur Banks: Adhèrez-vous à sa prémisse de base?

M. St. John: Je pense que l'auteur de cet ouvrage a fait un constat extrêmement important. Je n'approuve pas tous ses commentaires, mais je pense qu'il existe des incompatibilités profondes au sein des civilisations ainsi qu'entre des civilisations transnationales. Huntington est un spécialiste très renommé dans mon domaine. On n'ose pas le critiquer. Ses connaissances sont très étendues.

The Coming Anarchy by Robert Kaplan, I put a lot of stock in that article from *The Atlantic Monthly* in February 1994. It is coming true, chunk by chunk, in front of our eyes. It is a remarkable book and a remarkable 23-page article.

There is a clash, really, between the Muslim world and the Christian world at the moment, and it is being led by the fundamentalist people who are fed up with a number of very pointed and definite things. I wonder if this is the sort of answer you want. One of the ways of increasing airport security is to deal with the political issues that cause the attacks on airports in the first place.

In the article that I told you about in Paul Wilkinson's book, which I read, just for fun, I went through all the hijacks that had happened to see who had done the most hijacks over time, and I found that one ethnic group was responsible for 74 per cent of all hijacks to date. Do you know what that group is? The Palestinians and their related agencies and organizations. If you gave self-determination to the Palestinians, if you gave them a state, you would cut the ground out from underneath the fundamentalists. One of the main reasons for attacking the West would be gone, because that is what they are linking into the Intifada at the present time. It is just one of a number of ways of going at it, but there are political solutions, and there is deep resentment of American support of Israel, which is seen as partisan by Muslims around the world. I have had this many times with Muslims and Arabs.

Senator Banks: And the American military presence in Saudi Arabia.

Mr. St. John: The last words of the Prophet before he died were that infidels should not be allowed on the Arabian peninsula. Technically, that is absolutely true. Osama bin Laden has sort of geared it up into a philosophy to draw the people behind him to attack the United States.

Senator Bank: Would you comment, since there is, in your view, in some respects, a war, on Churchill's idea that in war, the truth is such a precious commodity that it must always be accompanied by a bodyguard of lies?

Mr. St. John: I use that text in my course, the bodyguard of lies.

Yes, as long as you do not think that Churchill allowed Coventry to be bombed. He did not, because he did not know it was going to happen that night. But yes, deception is what you are talking about. Deception is a part of war. Deception is a part of military strategy. Deception has always operated in every facet. Our man in Tehran, Taylor, practiced deception to get the Americans and Canadians out of Tehran. Of course you accept it. You cannot be morally indignant about that. It is part of diplomacy.

Je me suis beaucoup inspiré de l'ouvrage de Robert Kaplan intitulé *The Coming Anarchy* lorsque j'ai rédigé l'article paru dans le numéro de février 1994 de la revue *The Atlantic Monthly*. Ses prédictions se réalisent progressivement sous nos yeux. C'est un ouvrage remarquable et un article de 23 pages remarquable.

Un affrontement se produit actuellement entre le monde musulman et le monde chrétien. Il est mené par les intégristes qui sont imprégnés d'un certain nombre de croyances très spécifiques. Je me demande si c'est le genre de réponse qui vous plaira, mais une des options pour accroître la sécurité des aéroports serait de régler certains problèmes politiques qui sont à la source des attaques lancées contre les aéroports.

Dans l'article de l'ouvrage de Paul Wilkinson que j'ai mentionné, et que j'ai lu pour le plaisir, j'ai analysé tous les détournements qui se sont produits pour savoir quel groupe est responsable de la plupart d'entre eux et j'ai constaté qu'un groupe ethnique est responsable de 74 p. 100 des détournements qui ont eu lieu jusqu'à présent. Savez-vous lequel? Les Palestiniens et les groupes et organisations qui leur sont associés. Si l'on accordait l'autodétermination aux Palestiniens et si on leur donnait un État, on couperait l'herbe sous le pied aux intégristes. Une des principales raisons des attaques lancées contre l'Occident disparaîtrait parce que c'est ce qui se passe actuellement au sein de l'Intifada. C'est une des possibilités mais il ne faut pas négliger les solutions politiques. En effet, les Palestiniens en veulent à mort aux États-Unis parce qu'ils appuient Israël et que cet appui est considéré comme injuste par les musulmans du monde entier. C'est ce que m'ont dit de nombreux musulmans et de nombreux Arabes.

Le sénateur Banks: Et à cause de la présence militaire américaine en Arabie Saoudite.

M. St. John: Les dernières paroles que le Prophète a prononcées avant sa mort sont qu'il ne faut pas permettre aux infidèles de pénétrer dans la péninsule arabique. Techniquement, c'est rigoureusement exact. Oussama ben Laden en a fait en quelque sorte une doctrine pour se faire des alliés contre les États-Unis.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous faire des commentaires, puisque vous considérez qu'il s'agit à certains égards d'une guerre, sur le principe qu'en temps de guerre, la vérité est une denrée si précieuse qu'elle doit toujours être accompagnée d'un rempart de mensonges, énoncé par Churchill?

M. St. John: J'utilise cette citation dans mon cours.

Oui, pour autant que l'on ne pense pas que Churchill a laissé bombarder la ville de Coventry. Il n'a pas laissé bombarder cette ville, parce qu'il ne savait pas ce qui allait se produire cette nuit-là. La duperie est effectivement indissociable de la guerre. Elle fait partie intégrante de la stratégie militaire. Elle a toujours été présente. Notre représentant à Téhéran, M. Taylor, a eu recours à cette tactique pour faire sortir les Américains et les Canadiens de Téhéran. On l'accepte, bien entendu. On ne peut pas s'en indigner moralement. Cela fait partie intégrante de la diplomatie.

Senator Banks: You have already answered the question. I just need to prod you a little more about it, and I am trying not to be gratuitous in this. Are we being morally duplicitous when we employ ethnic screening or when we do not?

Mr. St. John: Yes.

Senator Banks: In both cases?

Mr. St. John: Yes. I am uncomfortable with your saying "ethnic screening." At the moment, the West is under attack by Islamic fundamentalist terrorists. Mostly they come from Saudi Arabia, Egypt, Yemen, Afghanistan, Pakistan — places like that. Pakistan is a culture. The Iranians are a culture. The Arabs are a different set of people. They are all Muslims. It so happens that our enemies who are attacking us are Muslims, and they may be Muslim Arabs and Muslim Persians and Muslim Turks — not many — but Muslim Yemenis, Arabs, and it is not wrong to call them "the enemy" at the moment.

On the other hand, we have very good relations with the Arab countries at the present time, most of them.

Senator Banks: Well, it is wrong to call them the enemy. It is right to say that some of them are the enemy.

Mr. St. John: There is a small group who have committed themselves to this philosophy. People who have this colour of skin are going to be under suspicion in our society.

You know what? I see very little discrimination in the circles in which I move, in university. I have many Islamic and Muslim students. I have actually given this talk on the Islamic fundamentalist mindset. I have had Islamic students in the lecture come up afterwards and say, "That is fair. That is okay. You treated us in the right way over that. Thank you. That was a useful talk."

Senator Banks: Can we do that at the screening point? Can we treat people fairly if we identify them because they have red hair or wear brown belts or whatever?

Mr. St. John: Screening has to be far more sophisticated than just simply looking at the colour of skin. It involves a lot of factors.

You must understand that security screening starts with your credit card away back at home when you pick up the telephone. It depends on your credit rating. It depends on your place in society, where you live, and the frequency with which you fly, whether you pay cash or whether you use a Visa card. All these things are going into the mix of screening. One of those things at this time happens to be that way.

At one point not so long ago in our history, we were very suspicious of Sikhs, with their turbans. Now they walk around in their turbans and do all sorts of things. We do not feel suspicious

Le sénateur Banks: Vous avez déjà répondu à la question, mais je voudrais pousser l'interrogatoire un peu plus loin et je ne le fais pas gratuitement. Joue-t-on un double jeu quand on a recours à un contrôle ethnique?

M. St. John: Oui.

Le sénateur Banks: Dans les deux cas?

M. St. John: Oui. Je n'aime pas beaucoup les termes «contrôle ethnique». Actuellement, l'Occident est la cible des attaques des terroristes islamiques intégristes qui sont surtout originaires d'Arabie Saoudite, d'Égypte, du Yémen, de l'Afghanistan, du Pakistan et d'autres pays analogues. Le Pakistan est une culture. Les Iraniens représentent une autre culture. Les Arabes forment un groupe différent. Ce sont pourtant tous des musulmans. On constate que nos ennemis, c'est-à-dire les personnes qui nous attaquent, sont des musulmans. Il peut s'agir de musulmans arabes, de musulmans perses ou de musulmans turcs — il n'y en a pas beaucoup —, de musulmans du Yémen et on peut dire qu'ils représentent «l'ennemi» à l'heure actuelle.

Par contre, nous entretenons de très bonnes relations avec la plupart des pays arabes pour le moment.

Le sénateur Banks: Ce n'est pas juste de dire que ce sont nos ennemis. Il est exact de dire que certains d'entre eux sont nos ennemis.

M. St. John: Il s'agit d'un petit groupe qui adhère à cette doctrine. Dans notre société, les personnes qui ont la même couleur de peau sont automatiquement jugées suspectes.

Savez-vous quoi? On fait très peu de discrimination dans les milieux où j'évolue, c'est-à-dire dans les milieux universitaires. J'ai de nombreux étudiants islamiques et musulmans. J'ai tenu le même discours sur la mentalité islamique intégriste. Plusieurs étudiants islamiques m'ont dit après mon exposé que c'était juste et que je les avais traités comme il fallait à ce propos. Ils m'ont remercié en disant que c'était une discussion très utile.

Le sénateur Banks: Peut-on faire cela au point de contrôle? Peut-on être juste tout en ciblant certaines personnes parce qu'elles ont les cheveux roux ou parce qu'elles portent une ceinture brune?

M. St. John: Le contrôle doit être fondé sur des méthodes beaucoup plus sophistiquées que sur un simple examen de la couleur de la peau. De nombreux facteurs interviennent dans un contrôle.

Il faut savoir que l'on fait déjà un contrôle de sécurité lorsque vous faites une demande de carte de crédit. Avant de vous l'accorder, on vérifie votre cote de solvabilité, votre statut social, le lieu où vous vivez et la fréquence de vos voyages en avion. On vérifie si vous payez comptant ou si payez avec la carte Visa. Tous ces facteurs entrent en ligne de compte dans le contrôle. Actuellement, c'est un des facteurs.

Il n'y a pas si longtemps, les sikhs qui portaient le turban étaient jugés très suspects. Ils peuvent maintenant circuler partout et agir en toute liberté. Ils ne sont plus considérés comme suspects.

of Sikhs. Another time it is someone else, like Palestinians. This is just one small element of it.

Airport security is far more sophisticated than simply being an ethnic identifier. There is the behaviour of someone who is about to do something on an airplane, which is frequently visible in the physical habits and in the motions of their hands. That is why I said to you that a really well-trained security officer going right through with a planeload onto the plane has a good chance of seeing who will be a danger to that plane. It may have nothing to do with ethnicity.

Senator Banks: I know that the corollary question would be, can we afford not to do that, but that would mean that we would have to put security officers on 200,000 flights a year in Canada. Can we afford to do that?

Mr. St. John: This is the truth-and-error thing. You will never say how many security officers there are. You will never say on what flights they are. You are just truthfully going to say that there are security officers on enough flights that you had better not try it, because we have a really good system in place.

Airports actually have to develop a form of truthful propaganda, where they make it clear that they are watching for terrorists, that their defences are in place and you had better not try it here, buddy. You can do that. It is very doable. An airport security director in an airport who is really on the ball can give that airport a reputation that will reach the ears of terrorists.

Senator Banks: The last question, is the greatest impediment to that the lack of concentration of responsibility?

Mr. St. John: I think so.

The Chairman: Briefly, Professor St. John, in terms of transparency, can you think of any reason, from a security point of view, why this committee or the public should not be informed when security fails? In other words, when you are testing systems, should the tests be kept secret and, if so, why?

Mr. St. John: I do not think the tests should be kept secret. I gave you the results of a number of tests in my testimony. I could have given you a number of other tests as well that have been conducted. The tests are an illustration of where your security is. If you have a 30 per cent failure rate in your tests, you are not doing it. You are not producing proper security.

The Chairman: We have read reports in the United States of a 50 per cent failure rate in some airports. If Canadian authorities remain silent on this, should we conclude that they do so, not for security reasons, but rather for reasons of incompetence, or because they do not have security in place?

À un autre moment, c'est un autre groupe, comme les Palestiniens, qui est jugé suspect. Ce n'est qu'un petit facteur qui entre en ligne de compte.

La sécurité des aéroports est beaucoup trop complexe pour être fondée sur le seul facteur de l'identité ethnique. Le comportement d'une personne qui est sur le point de provoquer un incident dans un avion trahit souvent ses intentions. C'est souvent visible d'après ses attitudes physiques et ses mouvements de mains. C'est pourquoi j'ai dit qu'un agent de sécurité qui a reçu une très bonne formation a de bonnes chances de repérer les personnes qui pourraient mettre en danger la vie des passagers et de l'équipage. Ce n'est pas nécessairement lié au caractère ethnique.

Le sénateur Banks: On pourrait alors se poser tout naturellement la question suivante: A-t-on le choix? Pour cela, il faudrait mettre des agents de sécurité sur les 200 000 vols canadiens annuels. En avons-nous les moyens?

M. St. John: C'est comme le jeu de la vérité et de l'erreur. On ne révélera jamais le nombre exact d'agents de sécurité. On ne dira jamais sur quels vols ils sont. On fera simplement savoir qu'il y a des agents de sécurité sur un nombre suffisant de vols pour qu'il soit préférable de ne pas faire de tentative, parce que le système est très efficace.

Les aéroports doivent actuellement mettre au point une propagande qui n'est pas trompeuse et faire comprendre clairement qu'ils font de la surveillance pour repérer les terroristes, que des mesures de défense sont en place et qu'il est préférable de renoncer à toute tentative d'attentat. C'est possible. C'est très faisable. Un directeur de la sécurité d'un aéroport qui est vraiment dynamique peut très bien donner à cet aéroport une réputation qui arrivera aux oreilles des terroristes.

Le sénateur Banks: Voici ma dernière question: est-ce le principal obstacle auquel est dû ce manque de concentration des responsabilités?

M. St. John: Je le pense.

Le président: Monsieur St. John, en ce qui concerne la transparence, pourriez-vous citer brièvement un motif de ne pas nous informer ou de ne pas en informer les Canadiens lorsque le système de sécurité manque d'efficacité? Autrement dit, quand vous faites des tests sur les systèmes, les résultats devraient-ils être gardés secrets et pour quelles raisons?

M. St. John: Je ne pense pas que les résultats des tests doivent être gardés secrets. J'ai communiqué les résultats de plusieurs tests dans mon témoignage. Je pourrais mentionner également ceux d'un certain nombre d'autres tests qui ont été effectués. Les tests permettent de déterminer le degré de sécurité. Si le taux d'échec est de 30 p. 100, c'est que le système de sécurité n'est pas efficace. Ça veut dire que vous n'assurez pas une sécurité suffisante.

Le président: D'après certains articles, le taux d'échec atteint 50 p. 100 dans certains aéroports américains. Si les autorités canadiennes gardent le silence à ce sujet, faut-il en conclure que ce n'est pas pour des raisons de sécurité mais par incompetence ou parce qu'on n'a pas mis de système de sécurité efficace en place?

Mr. St. John: That is what the Canadian public is going to think. I think that is what the Canadian public thinks. I told you it is an intelligent public. It is a well-travelled public. They are right to think it if they are not given that information. They want to see concrete evidence that it is working. They see the evidence with their eyes. They want to know what the tests were, the test results when they came out. When those are down to 10 or 15 per cent, we will know we are getting a good system in place.

Senator Smith: Thank you, Mr. Chairman. Some of the areas I have noted have been touched on. Let me just touch on a few aspects that have already been raised.

Let us get this one out of the way: You heard the evidence from CATSA with regard to these vapour detection machines versus dogs. Do you have any particular knowledge about that that you think we should hear, or is that not your area of expertise?

Mr. St. John: It is not really my area of expertise. I just want to say to you that there are a number of very different technologies that are improving all the time, sniffer technologies and vapour technologies, and CAT scan technologies. It is a mix of these things that are racing to become foolproof. They are coming from different parts of the world, some in the United States in the private sector, some in Germany, some in Britain and elsewhere.

This has not settled down yet. It is not clear which machines are going to do the perfect job. However, a combination of layered security, as the gentleman before me said, with machines that really will work, or probably are going to work — the Europeans have got this in place — will give you good airport security for the moment. They will improve over time, especially with the use of Semtechs, you see, which can look like a woman's sweater. There are ways of cross-checking different types of security screening, so that if one system misses it, another picks it up.

Senator Smith: The technology, and this is more of a comment, is a bit like personal computers. Having three kids, it is very depressing for me to think of how many I have bought in the last 10 years that are now all obsolete. Okay. I think we have covered that.

In terms of spending priorities, we could blow our brains out, I suppose, doing everything under the sun. I know you focused a lot on training of personnel. Is there anything else you think we should hear when we are trying to get a sense of, and come to some conclusions on, spending priorities?

Mr. St. John: You mean are there other things that we should spend money on that have not been talked about?

Senator Smith: No. I like to keep it simple. We could get a wish list of a lot of things. However, in terms of prioritizing the resources that can be loosened up from those that control the

M. St. John: C'est ce que penseront les Canadiens. Je crois que c'est ce qu'ils pensent déjà. Je vous ait dit que les Canadiens étaient intelligents. Ils sont habitués à voyager. Ils ont raison de penser ainsi si on ne leur donne pas les informations pertinentes. Ils veulent des preuves concrètes que le système est efficace. Ils veulent pouvoir le constater *de visu*. Ils veulent savoir quels tests ont été effectués et en connaître les résultats. Lorsque le taux d'échec sera ramené à 10 ou 15 p. 100, nous saurons que le système en place est efficace.

Le sénateur Smith: Je vous remercie, monsieur le président. Même si certains points que j'ai notés ont déjà été abordés, je voudrais malgré tout poser quelques petites questions.

Je voudrais d'abord aborder la question suivante: les représentants de l'ACSTA ont fait des commentaires au sujet des machines de détection par analyse de vapeurs et de l'utilisation de chiens. Avez-vous des informations particulières à ce sujet qui, d'après vous, pourraient nous être utiles, à moins que cela ne fasse pas partie du domaine dans lequel vous êtes spécialisé?

M. St. John: Cela ne fait pas partie de mon domaine. Je signale qu'il existe quelques technologies très différentes qui s'améliorent constamment, notamment les technologies d'analyse des odeurs et les technologies d'analyse de vapeurs ainsi que les technologies de scanographie. C'est en ayant recours à ces trois technologies à la fois que l'on tente de rendre le système infaillible. Ces technologies viennent de divers pays; quelques-unes viennent des États-Unis, du secteur privé, d'autres de l'Allemagne ou de la Grande-Bretagne.

La question n'est pas encore réglée. On ignore encore quelles machines donneront des résultats parfaits. Cependant, comme l'a mentionné le témoin précédent, c'est en utilisant simultanément un système de sécurité à plusieurs paliers, avec l'aide de machines qui sont ou plutôt seront très performantes, qu'on atteindra ce but. Leur performance sera améliorée au fil des ans, surtout grâce à l'usage de Semtechs, qui peut ressembler à un gilet pour femmes. Il est possible de faire une contre-vérification de divers types de contrôle de sécurité pour que si un système ne détecte pas quelque chose de suspect, un autre prenne la relève.

Le sénateur Smith: Je voudrais plutôt faire un commentaire. La technologie ressemble un peu à celle des ordinateurs personnels. J'ai trois enfants et je suis très découragé quand je pense au nombre d'ordinateurs que j'ai achetés au cours des dix dernières années et qui sont maintenant dépassés. Bien. Je crois que cette question est réglée.

L'établissement des priorités en matière de dépenses est un casse-tête. Je sais que vous avez surtout mis l'accent sur une formation solide du personnel. Y a-t-il d'autres informations qui, d'après vous, pourraient nous aider à comprendre la situation et à tirer certaines conclusions en matière de priorités?

M. St. John: Parlez-vous de domaines qui n'ont pas été abordés où nous devrions faire des dépenses?

Le sénateur Smith: Non. Je veux que ce soit simple. On pourrait recevoir une liste contenant une multitude de suggestions. Cependant, parmi les priorités dans lesquelles on devrait investir

vault, I know you focused on training of all personnel. Are there any others that you would like to identify in terms of shortcomings, rather than the dream list, the wish list?

Mr. St. John: That is not in the list of 10 that I put there?

Senator Smith: Yes. Were your 10 prioritized?

Mr. St. John: No, they were not. They were just put together there as being what I think are the weak links in the system.

Senator Smith: Then I do not think I looked at them as closely as I should have. What would the top three be?

Mr. St. John: Passenger-baggage reconciliation, on-ramp personnel, security screening personnel and baggage screening.

Senator Smith: Would training not make it, personnel training?

Mr. St. John: That is what I meant, training, yes.

Senator Smith: Let us go back to this delicate issue of profiling. We all want to be fair.

Yes, the percentage of al-Qaeda-type fundamentalists, fanatics who are prepared to commit suicide, has to be miniscule. I realize that the job of security personnel is not to run human rights commissions; their job is to be strategic.

Do you have any thoughts about how to do this in such a way that will still show respect and fairness to the 99.99 per cent of Muslims for whom all of this is a complete anathema, and with which they do not identify at all?

Mr. St. John: Some of this can take place in the schools and in the universities. We live with Muslims and with people from the Arabian culture. In 35 years of travelling around the Middle East, I have never been physically assaulted or treated in any way that I would be upset about. I have found nothing but extraordinary kindness in the 12 or 15 Arab countries that I have visited. There was remarkable courtesy shown towards me. I was a white person, technically right out of the mould, and I did not belong there. Yet, people were extraordinarily good to me and I was impressed with that. It seems to me that we should show the same cultural sensitivity.

The Prime Minister gave quite a good lead on this by insisting that Muslims and people of Arab descent are full citizens of our country. We have to insist on this; it is an essential part of our multiculturalism. At the same time, I would like to see us encourage some of these people to find the weeds among them, if you know what I mean.

toutes les ressources que l'on peut obtenir des gardiens du coffre, je sais que vous avez mentionné principalement la formation systématique du personnel. Y a-t-il d'autres domaines à signaler où les ressources sont insuffisantes?

M. St. John: N'est-ce pas indiqué dans la liste des dix priorités que j'ai mentionnée dans mon mémoire?

Le sénateur Smith: Oui. Avez-vous établi cette liste en fonction d'un ordre de priorité?

M. St. John: Non. Il s'agit d'une simple liste des maillons du système que je trouve faibles.

Le sénateur Smith: Dans ce cas, je pense que je n'ai pas examiné la liste assez attentivement. Quelles seraient les trois priorités principales?

M. St. John: Le rapprochement des passagers et des bagages, le personnel des aires d'embarquement, le personnel des services de contrôle de sécurité et le contrôle des bagages.

Le sénateur Smith: La formation du personnel ne permettrait-elle pas de régler ces questions?

M. St. John: C'est précisément ce que je voulais dire.

Le sénateur Smith: Abordons à nouveau la question délicate de l'établissement de profils. Nous tenons à être justes.

Le pourcentage d'intégristes du type Al-Qaida, c'est-à-dire de fanatiques qui sont prêts à courir au suicide, est probablement infime. Je suis conscient que la tâche du personnel des services de sécurité n'est pas de faire le tour des commissions des droits de la personne; leur tâche est d'ordre stratégique.

Avez-vous une méthode à suggérer qui permettrait malgré tout de témoigner du respect et de faire preuve de justice envers les 99,99 p. 100 de musulmans pour lesquels ces actes sont absolument abominables et qui ne tiennent pas du tout à y être associés?

M. St. John: Cela peut se faire dans les écoles et les universités. Nous côtoyons des musulmans et des personnes de culture arabe. Je voyage depuis 35 ans au Moyen-Orient et je n'ai pas été une seule fois agressé physiquement ou traité d'une façon qui ait pu me choquer. Dans les 12 ou 15 pays arabes où j'ai voyagé, je n'ai rencontré que des personnes d'une extrême amabilité. Les personnes que j'ai rencontrées étaient d'une politesse remarquable à mon égard. J'étais un blanc et je n'appartenais pas à leur race. Pourtant, les personnes que j'y ai rencontrées se sont toujours montrées extrêmement aimables. Leur attitude m'a impressionné. Je pense que nous devrions faire preuve d'une délicatesse semblable à l'égard des membres d'autres groupes culturels.

Le premier ministre a donné l'exemple en mettant l'accent sur le fait que les musulmans et les personnes d'ascendance arabe sont des citoyens à part entière de notre pays. Nous devons insister sur ce point; c'est un aspect essentiel de notre multiculturalisme. Je voudrais toutefois que l'on encourage certaines de ces personnes à repérer les mauvais sujets dans leurs rangs, si vous voyez ce que je veux dire.

We now know that the Sikh assemblies were taken over by the radicals who wanted to create an independent Palestine. At some point in the Sikh assemblies, the moderates must have put their hands over their heads and said, "I do not want to go this way. This is not good. Something is going to happen." Three hundred and twenty-nine people died in the Air India crash. I guess they regret that, and so they are coming around as Canadians. Who can be more Canadian than Ian Hanomansing? It makes you feel good about Sikhs just seeing him on CBC television; he is as Canadian as apple pie.

Senator Smith: By coincidence, I was parking my car out by the airport to go to the bat mitzvah of Minister Caplan's daughter and I watched that Air India plane taxi by. I saw the faces of the passengers in the windows, and many of them were wearing turbans. The feeling that I had the next morning was something that I will never forget. I saw those faces not too far away.

Are you nervous when you fly? When you get on a plane, do you look for anything in particular that we should hear about, that may raise your comfort level?

Mr. St. John: Raise it or lower it?

Senator Smith: Well, if you do not see it, maybe it would raise it, but if you do see it, maybe you would get off the plane. What do you look for?

Mr. St. John: I am a fatalist. I travel a great deal by airplane and I give no thought to it. If I die, I die.

Senator Smith: What if you saw something?

Mr. St. John: I will certainly not stop flying because I am afraid I will die.

Senator Smith: If you saw something that troubled you, what would you do?

Mr. St. John: I would go to the lead flight attendant and insist that she speak to the pilot about it. I have seen things that have troubled me on transatlantic flights.

Senator Smith: Did you do that?

Mr. St. John: Yes. It usually involves drinking episodes, where people are getting out of control — air rage-related things. I think more authority should be given to flight attendants and captains should exercise their authority more at certain times. Enough of being nice, you know, I am captain of this flight.

One of my friends was in the Battle of Britain, and he was the only one to survive in his whole squadron. He felt guilty living because he felt he should have died like his friends. He never got over it. He received a note, delivered to him by a flight attendant, that said, "This is a hijacking. I want money." He looked at the note, walked down the airplane aisle and said, "Give me that gun." The terrorist gave him the gun, just like that, and the whole thing was finished in two seconds. I am not saying this happens

Nous savons maintenant que les éléments radicaux qui voulaient créer une Palestine indépendante avaient pris le contrôle des assemblées sikhs. Pourtant, à un moment donné, les modérés ont probablement dit qu'ils refusaient que l'on s'engage dans cette voie, que ce n'était pas bien et qu'un drame allait se produire. Trois cent vingt-neuf personnes ont perdu la vie au cours de l'écrasement de l'appareil d'Air India. Je présume qu'ils le déplorent et c'est probablement pour cela qu'ils se comportent de plus en plus comme des Canadiens. Peut-on être plus canadien que Ian Hanomansing? Quand je le vois au réseau télévisé anglais de la CBC, cela me rassure au sujet des sikhs. Il est aussi canadien que la tarte aux pommes.

Le sénateur Smith: À propos, alors que j'avais garé ma voiture à proximité de l'aéroport pour me rendre à la «bat mitzvah» de la fille de la ministre Caplan, j'ai regardé rouler un appareil d'Air India sur la piste. J'ai vu les visages des passagers aux fenêtres et la plupart d'entre eux portaient le turban. Je n'oublierai jamais comment je me sentais le lendemain matin. J'avais vu ces visages d'assez près.

Êtes-vous nerveux quand vous prenez l'avion? Quand vous montez dans l'avion, cherchez-vous des indices qui seraient susceptibles de vous rassurer?

M. St. John: De me rassurer ou d'aviver mes craintes?

Le sénateur Smith: Si vous ne les remarquez pas, cela vous rassure, mais si vous les remarquez, vous pourriez peut-être décider de débarquer. Quels types d'indices cherchez-vous?

M. St. John: Je suis fataliste. Je prends souvent l'avion et je n'y pense pas. Je suis vraiment fataliste face à la mort.

Le sénateur Smith: Et si vous remarquiez quelque chose?

M. St. John: Je ne cesserais certainement pas de prendre l'avion par crainte de perdre la vie.

Le sénateur Smith: Si vous remarquiez un comportement suspect, que feriez-vous?

M. St. John: J'irais trouver l'agent de bord en chef et je le prierais d'en parler au pilote. J'ai remarqué des comportements qui m'ont intrigué sur certains vols transatlantiques.

Le sénateur Smith: Est-ce que c'est ce que vous avez fait dans ces cas-là?

M. St. John: Oui. Il s'agit généralement de personnes qui avaient exagérément bu et qui devenaient incontrôlables. Il s'agit surtout de cas liés à la rage de l'air. Je pense qu'il faudrait donner davantage de pouvoirs aux agents de bord; en outre, les capitaines devraient davantage exercer leur autorité dans certains cas et dire: Ça suffit! Je suis le capitaine de ce vol.

Un de mes amis a participé à la bataille d'Angleterre. Il est le seul membre de son escadron qui ait survécu. Il fait de la culpabilité parce qu'il est resté en vie. Il a l'impression qu'il aurait dû perdre la vie comme ses amis. Il ne s'en est jamais remis. Un jour, un agent de bord lui a remis une note portant la mention suivante: «C'est un détournement. Je veux de l'argent». Il a lu la note, a traversé l'avion et a dit: «Donnez-moi cette arme». Le terroriste lui a remis son arme sans opposer la moindre résistance

every time, but there has been too much pandering, and drink and food. It is probably healthier that we are not having food on airplanes anymore — now they are just conveyances — because it has given rise to much trouble: drinking, smoking and eating.

Senator Cordy: It has been a fascinating discussion. In fact, when you said it was my turn, I was still in the listening mode.

One thing that concerns me is the issue of who is in charge. How do we solve it? My experience is such that if there is no one in charge, then no one takes charge. How do we solve that dilemma?

Mr. St. John: I believe the issue has to be resolved. I held the first airport security conference in Canada, in Winnipeg in 1986. Transport Canada had not organized it and so they actually tried to close it down. They told all the people in Air Canada not to come to this conference. The then head of Air Canada security rang everyone up and told them to attend, and so they did. That saved the conference. In the middle of the conference, there was a hostage situation in Winnipeg airport, which could have ended in the blowing up of the whole airport, over custody of children. Suddenly, the media were at this conference and the whole story came out. It was necessary to have this.

I have had such trouble with Transport Canada so many times, like when they say, "This is secret, and we cannot talk about it." Or, "Yes, we are dealing with it but it is none of your business." I just do not believe in Transport Canada. I simply think it is a bad agency to be in charge of airport security. They have devolved security onto the airlines and they gave up government responsibility for it. They hide behind excuses. There was an interview with Anna Maria Tremonti about air rage. It was a scary piece on television where the Transport Canada person simply sat there and said nothing. When asked, "Will you strengthen airport doors," "I do not know," was the reply. I want to see responsibility for airport security handed over, as it has been in the United States, to the Department of Justice, or to anyone who would be ready to whack a big stick with a clear line of authority to do it — someone who will take responsibility for airport security; who will implement it and make it work. If it does not work, heads will roll. That is the kind of agency I want and that is what I am looking for in CATSA. I want to see people who will instil fear in the people underneath them of not going along with the rules.

Senator Cordy: You are saying that if the mandate of CATSA were expanded, they could take responsibility.

et l'incident a été clos en deux secondes. Je ne dis pas que cela se passe toujours aussi bien; on s'est toutefois souvent montré trop tolérant et il y a trop de nourriture et de boisson à bord. Ce serait probablement plus sain de ne plus servir de repas sur les avions parce qu'on a eu trop de problèmes avec des personnes qui boivent, fument et mangent.

Le sénateur Cordy: Ce fut une discussion extrêmement intéressante. Lorsque vous avez dit que c'était mon tour, j'étais encore en train d'écouter.

Une des questions qui me préoccupe est celle de savoir qui est responsable. Comment régler ce problème? J'ai l'impression, d'après mon expérience, que lorsque personne n'est en charge, personne ne prend la responsabilité. Comment mettre fin à ce dilemme?

M. St. John: Je pense que le problème a été réglé. J'ai tenu la première conférence sur la sécurité des aéroports à Winnipeg, en 1986. Comme elle n'avait pas été organisée par Transports Canada, ce ministère a tenté de la saboter. Il a recommandé aux représentants d'Air Canada de ne pas y assister. Le dirigeant d'Air Canada a pourtant téléphoné à tous ses collaborateurs pour leur demander d'y assister et c'est ce qu'ils ont fait. C'est ce qui a sauvé la conférence. Au milieu de la conférence, il y a eu une prise d'otages à l'aéroport de Winnipeg qui aurait pu se terminer par une explosion qui aurait détruit tout l'aéroport. Les médias ont immédiatement manifesté leur présence à la conférence et la nouvelle s'est ébruitée. Cet incident a été nécessaire pour qu'ils s'y intéressent.

J'ai eu énormément de problèmes avec Transports Canada qui m'a dit à maintes reprises «C'est de l'information secrète et nous ne pouvons pas la communiquer» ou «Nous examinons le problème, mais ça ne vous regarde pas». Je n'ai aucune confiance dans Transports Canada. Je trouve que ce n'est pas le type d'organisme qui convienne pour assumer la responsabilité de la sécurité des aéroports. Ce ministère a confié cette responsabilité aux compagnies aériennes et s'est complètement déchargé de celle du gouvernement. Il invoque toutes sortes d'excuses. J'ai vu à la télévision une interview avec Anna Maria Tremonti au sujet de la rage de l'air. C'était un spectacle très troublant. Le représentant de Transports Canada est resté muet. Quand on lui a demandé si l'on renforcerait les portes des aéroports, il a répondu qu'il ne le savait pas. Je voudrais que la responsabilité de la sécurité des aéroports soit confiée, comme aux États-Unis, au ministère de la Justice ou à un organisme qui serait prêt à délimiter clairement les pouvoirs et à assumer la responsabilité de la sécurité des aéroports, un organisme décidé à mettre un système de sécurité en oeuvre et à faire le nécessaire pour qu'il soit efficace. Il faudrait un organisme qui soit prêt à faire tomber des têtes s'il n'est pas efficace. Voilà le type d'organisme que je voudrais que l'on mette en place et c'est le genre d'attitude que je voudrais de la part de l'ACSTA. Je voudrais que la responsabilité soit assumée par des personnes qui se font craindre de leurs subalternes pour que ceux-ci ne soient pas tentés de contourner les règlements.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné que si le mandat de l'ACSTA était élargi, elle pourrait assumer cette responsabilité.

Mr. St. John: The current minister loves trains, not aircraft. I wonder about his competence, I am sorry, in the area of aircraft. It was on the CBC's Town Hall program with host Peter Mansbridge that some people told me that there is no airport security at northern airports, and so they wondered if the system is safe. The minister said, "Oh, well, you and everything else goes through security when you get to Winnipeg to go on to Toronto from Thompson." No, your luggage goes all the way through, and sometimes you can avoid going through security again, too. It is just not true. He needs to know his mandate. We need someone who really knows what is happening, who knows the difference between bad and good security, who implements the security and who terrorizes people until they do it. This is what Canadians want to see. I want to find an agency that wants to do that. If CATSA were to do it, it would have to get out from under the control of Transport Canada, because it has a terrible record.

Senator Cordy: You mentioned the Department of Justice. Could you see that department taking over responsibility for airport security?

Mr. St. John: I am desperate.

Senator Cordy: Anyone. Just someone take charge, is what you are saying?

Mr. St. John: Anybody who insist on standards. You see, the FAA got yanked around by the airlines. It was a political game. The airlines threatened them. "We will go bankrupt. We will do this." The FAA said, "Oh, okay, it's alright, you don't have to do these rules." That is what happened in Lockerbie, you see. You must not be jerked around by the airlines, because the airlines are going to say, "Look, we're going to go bankrupt." The airport managers are going to say, "Look, we're here to make money, and business is a very fine thing. You don't expect us to spend money." Yes, we do. Everyone will be after you and at you. You have to have rules and enforce them. You must have an agency that is really tough. That is why I would like to see someone like a director of homeland security in charge of airport security, because that and airport security are the two biggest threats to Canada at the present time. The thought of a nuclear weapon going through a container in a port is a very real danger, and it could happen quite easily.

Senator Cordy: To change ideas again, are we spending our security money wisely, or is it just that we do not have enough money to spend?

Mr. St. John: I think we have more than enough money to put good security in place. I think it is being badly spent, and I think that it is leaking like a sieve, because so many elements of the

M. St. John: Le ministre actuel adore les trains, mais pas les avions. Je suis désolé, mais je me pose des questions sur sa compétence dans le domaine aéronautique. C'est à l'émission Town Hall du réseau anglais de Radio-Canada, animée par Peter Mansbridge, que certaines personnes ont déclaré que la sécurité était inexistante dans les aéroports du Nord. Ces personnes se posaient donc des questions sur la sécurité. Le ministre leur a répondu qu'eux et tous leurs bagages devaient passer par le contrôle de sécurité à Winnipeg quand elles se rendent de Thompson à Toronto. Ce n'est pas vrai. Les bagages sont directement expédiés à Toronto et on peut parfois éviter également de passer à nouveau par le contrôle de sécurité. Ce n'est donc pas vrai. Il devrait être au courant de son mandat. Nous avons besoin de quelqu'un qui soit très bien informé, qui connaisse la différence entre un système de sécurité défaillant et un système efficace, qui mette le système de sécurité en oeuvre et terrorise les exécutants jusqu'à ce qu'ils l'appliquent. C'est ce que veulent les Canadiens. Je voudrais que l'on confie cette responsabilité à un organisme qui soit prêt à faire cela. Si l'on veut confier cette responsabilité à l'ACSTA, il faudrait qu'elle cesse d'être sous le contrôle de Transports Canada, parce que les antécédents de ce ministère sont épouvantables sur ce plan.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné le ministère de la Justice. Aimerez-vous que ce ministère prenne en charge la responsabilité de la sécurité des aéroports?

M. St. John: Je suis désespéré.

Le sénateur Cordy: Nous le sommes tous. Suggérez-vous qu'il faut absolument que quelqu'un assume cette responsabilité?

M. St. John: Quelqu'un qui mette l'accent sur le respect des normes. La FAA s'est laissée avoir par les compagnies aériennes. C'était un jeu politique. Les compagnies aériennes ont fait du chantage en disant qu'elles feraient faillite ou en faisant d'autres menaces. La FAA a donc renoncé à faire appliquer certains règlements de force. C'est ce qui est arrivé à Lockerbie. Il ne faut pas se laisser impressionner par ce que disent les compagnies aériennes car elles brandiront le spectre de la faillite. Les directeurs d'aéroports diront qu'ils sont là pour réaliser des profits et qu'il ne faut pas s'attendre à ce qu'ils investissent des fonds dans la sécurité. Si, on s'y attend. On vous demandera des comptes. Vous devez établir des règlements et les mettre en application. Vous devez créer un organisme qui ait de la poigne. C'est pourquoi je voudrais que l'on confie la responsabilité de la sécurité des aéroports à une personne comme un directeur de la sécurité intérieure par exemple, parce que ce sont les deux plus lourdes menaces qui pèsent actuellement sur le Canada. L'introduction clandestine d'une arme nucléaire dans un container dans un port est un risque très réel. Ce ne serait pas très difficile.

Le sénateur Cordy: Pour passer à un autre sujet, pensez-vous que les fonds destinés à la sécurité soient utilisés de façon judicieuse ou plutôt que nous n'ayons pas suffisamment de fonds à investir dans ce secteur?

M. St. John: Je pense que nous en avons plus que nous n'en avons besoin pour mettre en place un système de sécurité efficace. Je pense que les fonds sont dépensés de façon peu judicieuse et

security system are not in place. It is meant to be a seamless garment. Security must be a system. Remember the link in the chain? You must have the whole system working. You cannot have just little bits of it. A little bit of security here and a little bit of intelligence here and some pepper here, and here is our hamburger. No. The whole system must work properly.

We do not have a large country in terms of many airports. We have eight or nine international airports, and about 29 altogether. We could implement first-rate security here if we did not bumble from crisis to crisis to crisis, throwing money at it and reacting after the event, instead of putting first-class security in place on the first occasion. That is what I think we should do, even if it means starting all over again.

Senator Cordy: Thank you for your openness.

Senator Banks: Do you happen to know, off the top of your head, given that you have talked about the British system as being one that would be a good model for us, what the cost, give or take a nickel, would be of applying that system to our 29 airports? Have you thought about that?

Mr. St. John: Yes. The British have worked the system out. There was a famous experiment at Abbotsinch Airport in Scotland, where they poured in that 100 million pounds and then another 50 million pounds after it, and they worked out the technologies for full screening and developed passenger-baggage reconciliation, and they got it working so beautifully in there that they then spent that money in the next years doing Heathrow.

By the way, Heathrow No. 3 is designed as an airport to foil terrorists, with long passages where you cannot shoot people up and so on, and ways of looking at passengers on the way to the plane. Look at Heathrow 3 the next time you are there, at an airport that is designed for security. Do not go to Munich; it is a big shooting hall. Do not go to Rome or do not go to Vienna, however much fun it is.

Senator Forrestall: What about the Netherlands?

Mr. St. John: Good — Schipol is very good. Did I answer your question here?

Senator Banks: Would you have an approximate dollar figure for importing that?

Mr. St. John: The British have developed the technology, so it will be much cheaper. They have done all the pioneering, okay? The interesting thing is that the Department of Transport, DOT, in Britain was living in denial after Lockerbie for almost five years, and it was airport management that spent the money on the technology that now works around the world, and they did it with the private sector. The savings were so huge that it paid for the cost of the security.

que le système est troué comme une passoire parce que de nombreux éléments ne sont pas encore en place. Le système de sécurité doit être étanche. Vous vous souvenez de l'histoire du maillon de la chaîne? Tous les rouages du système doivent fonctionner à la perfection. On ne peut pas se contenter d'un fonctionnement partiel. Un peu de sécurité par-ci, un peu de renseignement secret par-là et un peu de poivre ici et notre hamburger est prêt. Non. Tous les rouages du système doivent bien fonctionner à la perfection.

Le nombre d'aéroports n'est pas très élevé au Canada. Il n'y a que huit ou neuf aéroports internationaux et environ 29 au total. On pourrait mettre en oeuvre un système de sécurité hors pair si l'on ne passait pas d'une crise à l'autre et si l'on ne tentait pas de résoudre les problèmes après coup, à coups de millions de dollars, au lieu de mettre en place à la première occasion un système de sécurité hors pair. Je crois que c'est ce qu'on devrait faire, même s'il fallait repartir à zéro.

Le sénateur Cordy: Je vous remercie pour votre franchise.

Le sénateur Banks: Étant donné que vous avez mentionné que le système britannique pourrait être un excellent modèle pour nous, pourriez-vous dire quel serait le coût approximatif de la mise en place d'un système analogue pour nos 29 aéroports? Avez-vous pensé à cet aspect?

M. St. John: Oui. Les Britanniques ont mis en place un système extrêmement efficace. On a fait une expérience qui a eu un gros retentissement à l'aéroport d'Abbotsinch, en Écosse, où l'on a investi 100 millions de livres, puis plus tard, 50 millions de livres pour mettre en place des technologies de contrôle total et un système de rapprochement des passagers et de leurs bagages. Les résultats ont été tellement concluants que les Britanniques ont fait un investissement analogue au cours des années suivantes à Heathrow.

À ce propos, l'aérogare n° 3 de Heathrow est conçue comme un abri antiterroriste, avec de long couloirs où l'on ne peut pas tirer sur les personnes qui embarquent et un système de surveillance des passagers qui se rendent à l'avion. La prochaine fois que vous irez à Heathrow, examinez l'aérogare n° 3 et vous verrez à quoi ressemble un aéroport conçu en fonction de la sécurité. N'allez pas à Munich; c'est un immense champ de tir. N'allez pas non plus à Rome ni à Vienne, même si ce sont des villes très agréables.

Le sénateur Forrestall: Que pensez-vous de la Hollande?

M. St. John: L'aéroport de Schipol est très sécuritaire. Est-ce la réponse que vous cherchiez?

Le sénateur Banks: Pourriez-vous dire combien cela coûterait approximativement pour importer ce système?

M. St. John: Ce sont les Britanniques qui ont mis la technologie au point et, par conséquent, ce serait beaucoup moins onéreux pour nous. Ce sont eux qui ont fait toute la recherche. Ce qui est intéressant, c'est qu'après l'incident de Lockerbie, le département britannique des Transports (DOT) a nié la nécessité de la mise en place d'un tel système pendant près de cinq ans. C'est la direction de l'aéroport qui a investi dans la technologie qui est maintenant utilisée dans plusieurs pays. Elle a

The Chairman: Professor St. John, I thank you on behalf of the committee for appearing before us. We found your testimony to be most interesting and useful. Could I ask you to be available to our committee secretariat to follow up on some of the comments you have made today? I think they would be most interested in getting the sources of some of the comments that you have made, which you made in the context of a narrative, but for the purpose of our report, I think we would find it useful if we could footnote and document them. That would be helpful.

To those of you at home following our work, please visit our Web site at www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

This portion of the meeting is adjourned. We will reconvene briefly *in camera* in the room to my left.

The committee continued *in camera*.

OTTAWA, Wednesday, November 27, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12:03 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Good afternoon. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by looking at the issue of airport security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate right is our deputy chair, the distinguished senator from Nova Scotia. Senator Mike Forrestall had an early career as journalist with the *Halifax Chronicle-Herald* and as an airline executive. After that he entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. For more than 37 years he has served the constituents of Dartmouth, reminding us in particular of the importance of 12 Wing Shearwater. Throughout his parliamentary career he has followed defence matters, serving on various committees, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

mis au point la technologie avec l'aide du secteur privé. Les économies réalisées grâce à ce système ont permis de couvrir le coût de la sécurité.

Le président: Monsieur St. John, je tiens à vous remercier au nom de tous mes collègues. Nous avons trouvé votre exposé extrêmement intéressant et très instructif. Puis-je vous demander de vous mettre à la disposition de notre secrétariat pour nous permettre de faire un suivi sur certains des commentaires que vous avez faits aujourd'hui? Je pense que le secrétariat serait très intéressé à connaître les sources de certains commentaires que vous avez faits dans le contexte de votre exposé car je crois qu'il serait intéressant que nous puissions citer ces sources en note dans notre rapport et les documenter. Ça nous aiderait beaucoup.

Je recommande aux personnes qui suivent nos travaux de visiter notre site Web à l'adresse www.sen-sec.ca. Il contient le compte rendu des témoignages et les horaires des audiences qui sont confirmées. Elles peuvent également communiquer avec la greffière au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples informations ou de l'aide pour entrer en contact avec des membres du comité.

Ce volet de la séance est ajourné. Nous poursuivrons brièvement les audiences à huis clos dans la pièce qui se trouve à ma gauche.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le mercredi 27 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 03 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et pour ensuite faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Bonjour. J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui nous poursuivons notre étude de la nécessité d'une politique nationale de la sécurité pour le Canada en examinant la question de la sécurité dans les aéroports.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis sénateur de l'Ontario et président du comité.

À ma droite immédiate se trouve notre vice-président, le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse. Au début de sa carrière, le sénateur Mike Forrestall travaillait comme journaliste au *Halifax Chronicle-Herald* avant d'occuper un poste de cadre pour une compagnie aérienne. Il s'est lancé en politique après et a été élu à la Chambre des communes pour la première fois en 1965. Par conséquent, il sert les électeurs de Dartmouth depuis 37 ans, et nous rappelle en particulier l'importance du 12^e escadron de Shearwater. Pendant toute sa carrière parlementaire, il a suivi de près les questions touchant la défense, siégeant à plusieurs comités différents, en plus de représenter le Canada à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

On my far right is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate of economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, he received an honorary doctorate in civil law in 2000 from his alma mater. During his time as a senator, he has concerned himself with a number of issues, including education and poverty. As well, he has championed the cause of the Canadian merchant navy veterans. Currently, he serves as Chair of the Senate Conservative caucus.

Beside him is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. An accomplished educator, she also has an extensive record of community involvement. She has served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Authority and as Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada. In addition to serving on our committee, she is also a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care. She is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly and has just returned from meetings in Istanbul.

On my extreme left is Senator Michael Meighen from Ontario. A graduate in law from Laval University, he also has a strong background in business, as well as extensive community interests. Appointed to the Senate in 1990, he was a member of the joint parliamentary committee that studied defence policy prior to the release of the 1994 White Paper on Defence. He is also Chancellor of the University of King's College in Halifax and a very active supporter of the Stratford Festival.

Beside him is Senator Banks from Alberta. Tommy Banks is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers. An international standard-bearer for Canadian culture, a Juno award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as a conductor or musical director for many signature events, such as the opening ceremonies for the 1988 Olympics. He was also a featured performer at the senators' dinner for land mines, as well as accompanist for the Senate chorus of which Senators Cordy and Day are members.

We also have been joined by Senator Day from New Brunswick. Joe Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College in Kingston, an LL.B from Queen's University, and Master of Laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career in private practice as an attorney. His legal interests include patent and trademark law and intellectual property issues. In the Senate, he has served on the Human Rights Committee and recently travelled to Costa Rica to study the operations of the Inter-American Court of Human Rights. He is also an active member of the NATO Parliamentary Assembly.

À mon extrême droite se trouve le sénateur Norman Atkins, de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986 avec une grande expertise dans le domaine des communications. Il a également été conseiller auprès de l'ex-premier ministre de l'Ontario Davis. Diplômé en économie de l'Université Acadia à Wolfville, en Nouvelle-Écosse, il a reçu un doctorat honoraire en droit civil de son alma mater en 2000. Depuis qu'il est sénateur, il s'est intéressé à un grand nombre de questions, y compris l'éducation et la pauvreté. De plus, il a défendu avec passion la cause des anciens combattants de la marine marchande canadienne. Il est actuellement président du caucus conservateur du Sénat.

Assise à côté de lui se trouve la sénatrice Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse. Éducatrice de grande expérience, elle est également connue pour sa participation à de nombreuses œuvres communautaires. Elle a été vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Authority et présidente du Conseil d'arbitrage de la région de Halifax de Développement des ressources humaines Canada. En plus d'être membre de notre comité, elle est membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie qui a récemment déposé un rapport charnière sur les soins de santé. Elle participe activement à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN et arrive justement de réunions tenues à Istanbul.

À mon extrême gauche se trouve le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario. Diplômé de l'Université Laval, il a également une solide expérience des affaires et de nombreux intérêts communautaires. Nommé au Sénat en 1990, il a été membre du comité parlementaire mixte qui a étudié la politique de défense avant la publication en 1994 du livre blanc sur la politique de défense. Il est également chancelier de l'Université de King's College à Halifax et soutient activement le Stratford Festival.

À côté de lui se trouve le sénateur Banks, de l'Alberta. Tommy Banks, artiste doué de multiples talents, est bien connu des Canadiens. En tant que porte-drapeau international de la culture canadienne et musicien récipiendaire du prix Juno, le sénateur Banks a acquis un grand renom sur les scènes nationale et internationale en tant que chef d'orchestre ou directeur musical d'un grand nombre de manifestations clés, telles que les cérémonies d'ouverture des Jeux olympiques de 1988. C'était également l'artiste invité du dîner des sénateurs à l'occasion de la signature du Traité d'élimination des mines terrestres, de même que l'accompagnateur de la chorale du Sénat, dont les sénateurs Cordy et Day sont membres.

Le sénateur Day, du Nouveau-Brunswick, s'est également joint à nous. Joe Day est diplômé du Collège militaire royal de Kingston en génie électrique, un diplôme en droit de l'Université Queen's, et une maîtrise en droit d'Osgoode Hall. Avant d'être nommé au Sénat en 2001, il avait connu beaucoup de succès à titre d'avocat en exercice privé. Les domaines du droit qui l'intéressent tout particulièrement sont le droit des brevets et des marques de commerce et la propriété intellectuelle. Au Sénat, il a siégé au Comité des droits de la personne et a récemment visité le Costa Rica pour étudier les activités de la Cour interaméricaine des droits de l'homme. Il est également membre actif de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of major issues facing Canada and we produced a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: a Canadian Responsibility." This past month our committee has released a report entitled "For an Extra \$130 Bucks... Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up."

The Senate has now asked our committee to examine the need for a national security policy. Today, we focus on airport security. So far, our committee has visited airports in Montreal and Vancouver, and held hearings on the subject in Toronto in June and in Ottawa in August.

Our witness today is Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada.

Before I get Mr. Elliott to introduce the officials with him and describe their qualifications, I would like to consult the committee briefly. We have received a fairly extensive statement from Mr. Elliott. For a number of reasons beyond his control, it did not reach us until five o'clock last night. Our staff has not had an opportunity to review it thoroughly, and some senators may not have had an opportunity to reflect on it to the extent that they would have liked.

The customary procedure in this committee is to review these remarks in advance and to ask for a brief 10-minute summary. In this case, would the committee be agreeable to having Mr. Elliott read the remarks in their entirety? He has also indicated that he is available for further questioning this coming Monday, when we are sitting. In the event that we do not cover all of the points in the time allotted before the Senate sits, he would be prepared to return before us and deal with any other questions this committee might have.

Judging by the nodding heads I see around the table, I take it that honourable senators are agreeable to having us proceed to have Mr. Elliott read his remarks in their entirety and proceed further on Monday morning if needed.

Are you agreeable, deputy chair?

Senator Forrestall: Agreed.

The Chairman: Honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent à être mandaté pour examiner les questions de la sécurité et de la défense. Au cours des 16 derniers mois, nous avons conclu une étude qui a duré sept mois sur ces grands enjeux pour le Canada dans ce domaine, et nous avons élaboré un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Nous avons également publié un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne». Ce dernier mois, notre comité a publié un rapport intitulé «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut».

Le Sénat a maintenant demandé à notre comité d'examiner la nécessité de définir une politique de sécurité nationale. Aujourd'hui, nous allons surtout parler de la sécurité dans les aéroports. Jusqu'à présent, notre comité a visité les aéroports de Montréal et de Vancouver, et a tenu des audiences sur la question à Toronto en juin, et à Ottawa, en août.

Nous accueillons cet après-midi M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada.

Avant de demander à M. Elliott de présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent aujourd'hui et de nous décrire leurs qualifications, j'aimerais rapidement demander l'avis des membres du comité sur la question que voici: Nous avons reçu la longue déclaration de M. Elliott, mais pour des raisons indépendantes de sa volonté, elle ne nous est parvenue qu'à 17 heures hier soir. Notre personnel n'a donc pas eu l'occasion encore de l'examiner en détail, et certains sénateurs peuvent ne pas avoir eu l'occasion d'y réfléchir autant qu'ils l'auraient souhaité.

Or le comité a l'habitude d'examiner à l'avance les remarques liminaires des témoins et de leur demander ensuite de les résumer en 10 minutes. Cette fois-ci, le comité accepterait-il que M. Elliott lise la totalité de son discours liminaire? Il nous a également fait savoir qu'il serait prêt à revenir lundi prochain, jour où nous devons siéger, pour répondre à d'autres questions éventuellement. Par conséquent, si nous n'avons pas le temps de couvrir tous les points dans le délai prévu avant que le Sénat siège, il serait disposé à revenir par la suite pour répondre aux autres questions que les membres du comité voudraient éventuellement lui poser.

Si j'en juge d'après le nombre de personnes autour de la table qui hochent la tête, je dois supposer que les honorables sénateurs sont d'accord pour permettre à M. Elliott de lire la totalité de son discours liminaire et de revenir éventuellement lundi matin, s'il le faut.

Cela vous convient-il, monsieur le vice-président?

Le sénateur Forrestall: Oui, parfaitement.

Le président: Et aux honorables sénateurs?

Honorables sénateurs: D'accord.

The Chairman: Welcome, Mr. Elliott. We are pleased to have you here before us. If you could go back to the original text rather than the edited text, we would be most grateful. We assume that you in fact are available Monday morning should we require you further.

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Department of Transport of Canada: That is correct.

Honourable senators, I would like to begin by apologizing to you, Mr. Chairman, and to members of the committee for providing you with my remarks late yesterday. I certainly welcome the opportunity that you are providing to me to present these remarks to you now.

[Translation]

I welcome the opportunity to appear before the Senate Committee today and would like to express my appreciation to the members of the Committee for their efforts to improve transportation security.

I would like to speak briefly about the significant progress that Transport Canada, working with our sister departments and agencies and with our stakeholders, has made since September 11, 2001 to enhance aviation security. No doubt much work remains to be done, but our accomplishments to date provide a solid foundation on which to build.

That foundation was not begun on September 11, 2001. Indeed, significant actions in aviation security date back a considerable period of time, and include measures adopted as a result of the Air India disaster in 1985.

[English]

More recently, the December 2001 budget allocated \$2.2 billion in support of aviation security initiatives. The Government of Canada established the new Canadian Air Transport Security Authority, known as CATSA, to provide pre-board screening of passengers and their belongings and a number of other key aviation security services. The creation of CATSA was undertaken to establish a more consistent and integrated air transport security system across Canada.

CATSA has been designed to provide the benefits of flexibility in delivery mechanisms and sensitivity to local needs. Through CATSA the government is purchasing and installing advanced explosives detection systems at airports. We have put more security inspectors on the ground at airports and implemented immediate improvements to airport screening practices. We have established the Canadian Air Carrier Protective Program, which places RCMP officers on board selected international and domestic flights. We have required that cockpit doors be locked for the duration of flights, and the government is funding modifications to existing aircraft to enhance cockpit security. We

Le président: Bienvenue, monsieur Elliott. Nous sommes très heureux de vous accueillir devant le comité. Nous vous invitons donc à prononcer le texte de vos remarques liminaires originales, plutôt que la version abrégée. Nous tenons donc pour acquis que vous seriez en mesure de revenir lundi matin dans l'éventualité où nous aurions d'autres questions à vous poser.

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports du Canada: C'est exact.

Honorables sénateurs, je voudrais commencer par présenter mes excuses à vous-même, monsieur le président, et à tous les membres du comité de vous avoir transmis le texte de mes remarques liminaires si tard hier après-midi. Je suis évidemment très heureux d'avoir l'occasion de prononcer aujourd'hui ce discours devant vous.

[Français]

Je suis heureux d'avoir l'occasion de prononcer ce discours devant le comité sénatorial aujourd'hui. J'aimerais exprimer mon appréciation aux membres du comité pour vos efforts axés sur l'amélioration de la sûreté des transports.

J'aimerais parler brièvement des importants progrès que Transports Canada, en collaboration avec les ministères et les organismes parents ainsi que les intervenants, ont accomplis depuis le 11 septembre 2001, pour renforcer la sûreté aérienne. Il ne fait aucun doute qu'il reste encore beaucoup à faire, mais les réalisations à ce jour, nous fournissent une base solide sur laquelle s'appuyer.

Cette base n'a pas commencé à être érigée au lendemain du 11 septembre 2001. En fait, les importantes actions axées sur la sûreté aérienne remontent assez loin, et elles englobent les mesures adoptées à la suite du désastre de Air India en 1985.

[Traduction]

Dernièrement, au budget de décembre 2001 étaient prévus 2,2 milliards de dollars pour soutenir les initiatives de sûreté aérienne. Le gouvernement du Canada a notamment pris les mesures suivantes: il a établi la nouvelle Administration canadienne de la sûreté aérienne (ACSTA), afin qu'elle assure le contrôle au préembarquement des passagers et de leurs effets personnels, ainsi qu'un certain nombre de services clés axés sur la sûreté du transport aérien. La mise sur pied de l'ACSTA a été entreprise afin d'établir un système de sûreté du transport aérien plus uniforme et intégré à l'échelle du Canada.

L'ACSTA a également été formée afin de mettre en place des mécanismes d'administration souples et de mieux saisir les besoins locaux. Grâce à l'ACSTA, le gouvernement a acheté et installé des systèmes avancés de détection des explosifs (SDE) aux aéroports. Le gouvernement a posté plus d'inspecteurs de sûreté au sol aux aéroports et a immédiatement apporté des améliorations aux pratiques de contrôle aux aéroports. Il a instauré le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens qui prévoit la présence d'agents de la GRC à bord de certains vols internationaux et nationaux. Il a exigé que les portes du poste de pilotage soient verrouillées pendant toute la durée des vols et il

have provided funds supporting aviation security-related policing at major airports. Let me provide some further information concerning these initiatives.

The Canadian Air Carrier Protective Program was established initially to provide officers on board flights to Reagan International Airport in Washington, D.C. Having such a program in place was a condition of access to that airport being granted by U.S. authorities to air carriers. Following the December 2001 budget, the program was expanded to cover other selected domestic and international flights.

Transport Canada has in place security measures to provide the legal framework for the program. These include requirements for the notification of certain crew members — notably the pilot and chief flight attendant — whenever an aircraft protective officer is to be on board a specific flight. The RCMP, in cooperation with Transport Canada, has established a unit to coordinate risk assessments in support of the program. Transport Canada has assigned a liaison officer to work with the RCMP in that unit.

CATSA is responsible for contracting with the RCMP to provide aircraft protective officers while the RCMP operates the program. The RCMP continues to work with CATSA, Transport Canada and key stakeholders on implementing and expanding the program. In consultation with stakeholders, Transport Canada also defines the requirements for crew training.

Transport Canada's safety and security group is reviewing the current regulatory requirements and guidance material for crew-member security training. Both our civil aviation and security directorates are involved in the process for flight and cabin crew training. Security and Emergency Preparedness handles training in a number of areas, including hijacking, bomb threats and acts of sabotage, identification and dealing with weapons and explosive devices, unauthorized access to aircraft, and conducting visual inspections of aircraft to detect hazards to the security of a flight. Our Civil Aviation directorate handles training, including evacuation procedures, engine failures, fires on board and safety briefings.

Transport Canada's security is leading an internal working group dealing with cabin crew training. Both directorates are working closely to ensure that all issues are examined thoroughly and no element is overlooked. The Aviation Security Advisory Committee, of which I will be speaking a bit later, made recommendations associated with crew-member security training, which were approved by the Minister of Transport on June 21 of this year. They are currently being reviewed by an internal working group to determine the most appropriate mechanisms to implement these recommendations.

finance les modifications aux aéronefs existants pour améliorer la sûreté du poste de pilotage. Enfin il a financé les services de police pour la sûreté aérienne aux principaux aéroports. Permettez-moi maintenant d'apporter quelques précisions sur ces initiatives.

Le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens a été instauré à l'origine afin qu'il y ait des agents à bord des vols à destination de l'aéroport international Reagan à Washington. L'une des conditions pour que les autorités américaines accordent le droit d'accès aux transporteurs aériens à cet aéroport, était d'avoir en place un tel programme. Après le budget de décembre 2001, le programme s'est élargi pour englober plus de vols nationaux et internationaux désignés.

Transports Canada dispose de mesures de sûreté qui servent de cadre législatif pour le programme. Ces mesures exigent, entre autres, que certains membres de l'équipage, notamment le pilote et l'agent de bord en chef, reçoivent un avis lorsqu'un agent de la protection des aéronefs sera placé à bord de vols désignés. La GRC, en collaboration avec Transports Canada, a mis sur pied une unité chargée de coordonner les évaluations et risques qui viennent appuyer le programme. Transports Canada a désigné un agent de liaison qui doit travailler avec la GRC au sein de cette unité.

L'ACSTA est chargée de traiter avec la GRC pour placer des agents de protection des aéronefs à bord de vols désignés, tandis que la GRC applique le programme. La GRC continue de collaborer avec l'ACSTA, Transports Canada et les intervenants clés pour la mise en oeuvre et l'expansion du programme. En consultation avec les intervenants, Transports Canada définit également les besoins de formation des équipages.

Le Groupe sécurité et sûreté de Transports Canada est à étudier les besoins actuels sur le plan de la réglementation et du matériel d'orientation pour la formation de sûreté des membres d'équipage. Les directions générales de l'Aviation civile et de la Sûreté participent au processus de formation de l'équipage en vol et de l'équipage de cabine. Sûreté et Préparatifs d'urgence s'occupe de la formation sur le détournement d'aéronefs, les alertes à la bombe et les actes de sabotage; l'identification et la manipulation d'armes et de dispositifs explosifs; l'accès non autorisé à des aéronefs; et l'inspection visuelle d'aéronefs pour détecter les menaces à la sûreté d'un vol. Notre Direction de l'aviation civile se charge de la formation sur les procédures d'évacuation; la défaillance des moteurs; les incendies à bord; et les exposés sur les mesures de sécurité.

Des responsables de sûreté au sein de Transports Canada sont à la tête d'un groupe de travail interne qui s'occupe des questions de formation de l'équipage de cabine. Les deux directions générales collaborent étroitement pour que toutes les questions critiques soient minutieusement examinées et qu'aucun élément ne soit laissé au hasard. Approuvées par le ministre le 21 juin 2002, les recommandations du Comité consultatif sur la sûreté aérienne portant sur la formation de sûreté pour les membres d'équipage font actuellement l'objet d'un examen par un groupe de travail interne qui doit trouver le mécanisme idéal pour la mise en oeuvre de ces recommandations.

The internal working group is currently surveying the industry for input on approaches, as well as the development of terms of reference for a working group comprised of industry and government representatives, including unions. The target for implementation of enhanced crew training is the summer of 2003.

With respect to checked baggage, since 1986, following the Air India incident, Canada has required that all checked baggage be matched to passengers for all transborder and international flights. Canada also began using explosives, vapour detection systems at airports, in concert with x-ray equipment, sniffer dogs and manual search procedures. Since the tragic events of September 11, 2001, Transport Canada has also extended the requirement for checked baggage match to include all domestic flights.

Prior to September 11, 2001, Canada had recognized the need to expand the requirements for the screening of checked bags and had instituted a program to develop requirements for the implementation of advanced explosives detection systems at airports in Canada. This work was undertaken in consultation with other countries under the auspices of the International Civil Aviation Organization. After September 11, it was recognized that activity to implement explosive detection screening needed to be carried out at an accelerated rate.

In December 2001, in the budget, the Government of Canada committed more than \$1 billion over the next five years for the purchase, deployment and operation of explosives detection systems. This investment, which is now the responsibility of CATSA, will result in 100 per cent checked and carry-on screening on domestic transborder and other international flights at the 89 airports within CATSA's mandate. Those airports handle approximately 99 per cent of total passenger traffic in Canada.

Advanced explosives detection systems equipment is now being used to screen carry-on bags at airports that handle 96 per cent of passenger traffic. The deadline agreed to at ICAO for screening of checked bags for explosives is January 1, 2006, and we understand that CATSA is well on its way to meeting this deadline. We are encouraging CATSA to accelerate the deployment of EDS equipment as soon as possible.

The government has also proceeded with a number of legislative initiatives. In addition to the former Bill C-49, which established CATSA, and the former Bill C-44, which amended the Aeronautics Act to allow carriers, subject to regulation, to provide advanced passenger information to foreign authorities for international flights destined to those countries, amendments have also been proposed to strengthen authorities under the Aeronautics Act relating to aviation security.

Ce même groupe interne sonde présentement l'industrie pour recueillir des commentaires afin de déterminer quelle approche adopter et d'élaborer le mandat d'un groupe de travail qui sera composé de représentants de l'industrie et du gouvernement, y compris les syndicats. La mise en oeuvre de la formation des équipages est prévue pour l'été 2003.

En ce qui concerne les bagages enregistrés, depuis 1986, après la tragédie du vol d'Air India incident, le Canada exige que tous les bagages enregistrés soient appariés aux passagers pour tous les vols transfrontières et internationaux. Il a également commencé à utiliser des systèmes de détection des explosifs et des vapeurs aux aéroports, de concert avec l'équipement à rayons X, les chiens renifleurs, et les procédures de fouille manuelle. Depuis les événements tragiques du 11 septembre, Transports Canada exige maintenant que l'appariement des bagages enregistrés avec les passagers s'effectue pour tous les vols nationaux.

Avant le 11 septembre 2001, le Canada avait reconnu le besoin de rehausser les exigences pour englober le contrôle des bagages enregistrés et a donc instauré un programme pour définir les besoins en vue de l'installation de systèmes avancés de détection des explosifs aux aéroports du Canada. Ces activités ont été entreprises en consultation avec d'autres pays sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Après le 11 septembre 2001, on a convenu que la mise en oeuvre des systèmes de détection des explosifs devait se faire à un rythme accéléré.

Dans son budget de décembre 2001, le gouvernement du Canada a réservé plus de 1 milliard de dollars sur les cinq prochaines années pour l'achat, l'installation et l'exploitation de systèmes de détection des explosifs. Cet investissement, dont la responsabilité ne revient pas à l'ACSTA permettra que 100 p. 100 des bagages à main et des bagages enregistrés soient contrôlés pour les vols nationaux, transfrontières et autres vols internationaux aux 89 aéroports relevant du mandat de l'ACSTA. Ces aéroports accueillent 99 p. 100 de tout le trafic passagers au Canada.

L'équipement avancé des systèmes de détection des explosifs est actuellement utilisé pour contrôler les bagages à main aux aéroports, lesquels accueillent 96 p. 100 des passagers au Canada. L'échéancier convenu à l'OACI pour le contrôle des bagages enregistrés est le 1er janvier 2006, et nous croyons savoir que l'ACSTA progresse dans ses démarches et qu'elle respectera probablement son échéancier. Nous encourageons l'ACSTA à accélérer le plus possible l'installation de ces systèmes.

Le gouvernement a également pris un certain nombre de mesures législatives. En plus de l'ancien projet de loi C-49, portant création de l'ACSTA, et du projet de loi C-44 modifiant la Loi sur l'aéronautique, laquelle a permis aux transporteurs aériens, sous réserve de certains règlements, de fournir des renseignements avancés sur les passagers aux administrations étrangères relativement aux vols internationaux à destination de ces pays, d'autres modifications ont aussi été proposées pour augmenter les pouvoirs en vertu de la Loi sur l'aéronautique relativement à la sûreté aérienne.

These authorities will be the basis for further initiatives to reform and enhance existing orders, regulations and security measures, building on the changes that have already been introduced since September 11, 2001.

On December 31, 2002, CATSA will be taking over responsibility for screening at 89 airports. New regulations and security measures will be in place that reflect this transfer of responsibility from air carriers to CATSA.

On the subject of cargo and mail security, Transport Canada has established security requirements for cargo and mail that require safeguarding of cargo, training for persons accepting it for transport, searching of cargo in certain circumstances, provision of and verification of associated documentation, and conditions under which it may be accepted.

Transport Canada security measures include similar requirements regarding the conditions under which mail may be accepted by air carriers by Canada Post and how air carriers must provide for security of mail while it is in their custody.

Recently, Security and Emergency Preparedness officials conducted site visits of domestic and international cargo and shipping company facilities. Responsibility for mail security is shared by Canada Post, airport operators and air carriers. Transport Canada monitors compliance with aviation security requirements and takes enforcement action where necessary. Since September 11, many of these requirements have been enhanced, but it is recognized that further improvements are required.

Transport Canada intends to consult extensively with the industry on the development of enhanced security measures. The consultation process will include further consultations with a number of our key stakeholders.

Long before September 11, major international airports had arrangements in place with the police of local jurisdiction for police presence in their facilities. In addition, uniformed RCMP officers provide services in a number of key locations.

Since September 11, 2001, police have also been stationed in U.S. preclearance areas. Part of CATSA's mandate is provide funding support to airports that are required to have police on site, for costs related to aviation security policing, such as the police presence in U.S. preclearance.

To appropriately address aviation security policing requirements in the evolving security environment, there is a need to extend police presence beyond current arrangements. Canada's major international airports already have police on site. There are other Canadian airports where the requirement for police presence is being considered. Transport Canada is working with CATSA and the Canadian Airports Council to move forward on this issue. Any changes we implement will also

Ces pouvoirs formeront la base pour d'autres initiatives visant à réformer et à améliorer les arrêtés, les règlements et les mesures de sûreté en place, qui viennent s'ajouter aux modifications qui ont déjà été apportées depuis le 11 septembre 2001.

Le 31 décembre 2002, l'ACSTA prendra la relève du contrôle à 89 aéroports. De nouveaux règlements et de nouvelles mesures de sûreté seront mis en place pour tenir compte du transfert des responsabilités des transporteurs aériens à l'ACSTA.

En ce qui concerne la sûreté de la marchandise et du courrier, Transports Canada a défini les exigences en matière de sûreté de la marchandise et du courrier, soit la protection de la marchandise, la formation des personnes qui acceptent de les transporter, les fouilles de la marchandise dans certains cas, la remise et la vérification des documents connexes, et les conditions selon lesquelles elle peut être acceptée.

Les mesures de sûreté de Transports Canada comprennent des exigences semblables quant aux conditions selon lesquelles les transporteurs aériens acceptent le courrier de la Société canadienne des postes et à la façon dont ceux-ci doivent assurer la sûreté du courrier pendant qu'il est sous leur responsabilité.

Dernièrement, les fonctionnaires de Sûreté et Préparatifs d'urgence ont visité des sites d'entreposage de marchandises à destination nationale et internationale, ainsi que les installations d'entreprises d'expédition. La sûreté du courrier est une responsabilité que se partagent la Société canadienne des postes, les exploitants des aéroports et les transporteurs aériens. Transports Canada veille à ce que les exigences en matière de sûreté soient respectées et prend des mesures d'application, si nécessaire. Depuis le 11 septembre 2001, bon nombre de ces exigences se sont accrues, mais on convient que d'autres améliorations sont nécessaires.

Transports Canada entend mener de vastes consultations auprès de l'industrie sur l'élaboration de mesures de sûreté accrues. Ce processus prévoit d'autres consultations auprès des intervenants clés.

Bien avant le 11 septembre, les principaux aéroports internationaux avaient pris des dispositions avec la police locale pour qu'il y ait une présence policière à leurs installations. De plus, les agents de la GRC en uniforme ont fourni leurs services dans un certain nombre d'emplacements clés.

Depuis le 11 septembre 2001, des agents ont également été postés aux installations américaines de dédouanement. Une partie du mandat de l'ASCTA prévoit qu'elle assume les coûts liés à la police de la sûreté aérienne des aéroports qui doivent assurer cette présence policière sur les lieux, notamment aux installations américaines de dédouanement.

Afin de répondre convenablement aux besoins en matière de police de la sûreté aérienne dans un environnement de sûreté en constante évolution, il faut étendre la présence policière au-delà de ce qui est prévu à l'heure actuelle. Les principaux aéroports internationaux du Canada ont déjà des policiers sur place. D'autres aéroports canadiens font l'objet d'évaluations des besoins en matière de présence policière. Transports Canada travaille avec l'ACSTA et le Conseil des aéroports du Canada afin

involve consultations with potentially affected airports and other key stakeholders to ensure that there is a clear understanding from all viewpoints of the rationale for regulations and security measures.

Transport Canada has a long history of consulting with stakeholders to enhance the safety and security of the transportation system. We will continue to consult broadly with the aviation community so that Canada's air transportation system remains one of the safest and most secure in the world.

Following the events of September 11, 2001, we established the Aviation Security Advisory Committee to provide a forum to seek input from stakeholders and to develop recommendations on changes to enhance the safety and security of air travel. In November 2001, two working groups were formed to discuss specific issues pertaining to aviation security: the Aircraft Operations Security Working Group and the Airport Security Working Group. The Airport Security Working Group focused on issues such as pre-board screening of passengers and others and access to airport restricted areas. The Aircraft Operations Security Working Group examined issues such as the design features of aircraft to accommodate new security features, operational procedures and training, and flight deck access.

To ensure compatibility with international requirements, Transport Canada worked hand in hand with other jurisdictions, notably the Federal Aviation Administration in the United States, to develop new regulations mandating major modifications to aircraft to prevent forcible intrusions through the cockpit door. These matters have also been addressed at the recent G8 meeting in Kananaskis and at the International Civil Aviation Organization.

Canadian regulations are now in place that require modifications to be completed by April 9, 2003. These modifications include the retrofit of flight deck doors with fortified lockable doors that can be locked or unlocked by the pilots without having to leave their seats.

In the December 2001 federal budget, \$35 million was allocated to assist Canadian operators with these security related modifications. The actual number of Canadian aircraft to be modified is 544. Twenty-eight Canadian operators have applied for funding, and Transport Canada is currently finalizing agreements with them.

On the subject of restricted area passes, on November 5, 2002, the Minister of Transport announced plans for a national restricted area pass system. This announcement responds to one

d'y donner suite. La mise en oeuvre d'éventuels changements nécessitera également la tenue de consultations auprès des aéroports risquant d'être touchés et d'autres intervenants clés, pour faire en sorte que tous comprennent clairement, de tous les points de vue, ce qui motive l'instauration de règlements et de mesures de sûreté.

Depuis longtemps, Transports Canada consulte les intervenants dans le but de renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport. Nous continuerons de mener de vastes consultations dans le milieu de l'aéronautique, de sorte que le réseau canadien de transport aérien demeure un des plus sécuritaires et sûrs au monde.

À la suite des événements du 11 septembre 2001, Transports Canada a formé un Comité consultatif sur la sûreté aérienne (CCSA) qui sert de tribune pour recueillir les commentaires des intervenants et recommander des changements pour renforcer la sécurité et la sûreté du transport aérien. En novembre 2001, deux groupes de travail ont été formés pour discuter de questions particulières liées à la sûreté aérienne: le Groupe de travail sur la sûreté des aéronefs et le Groupe de travail sur la sûreté des aéroports. Le Groupe de travail sur la sûreté des aéroports se concentre sur des questions telles que le contrôle au préembarquement des passagers et autres et l'accès aux zones réglementées des aéroports. Le Groupe de travail sur la sûreté des aéronefs doit examiner notamment les caractéristiques de conception des aéronefs pour tenir compte des nouveaux aspects de sûreté, des procédures opérationnelles, de la formation et de l'accès au poste de pilotage.

Afin d'assurer la compatibilité avec les exigences internationales, Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec d'autres administrations, notamment la FAA aux États-Unis, pour l'élaboration d'un nouveau règlement exigeant que les aéronefs subissent des modifications importantes pour prévenir les intrusions par la force dans le poste de pilotage. Ces questions ont été traitées lors du récent Sommet du G-8 à Kananaskis et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le Règlement canadien est maintenant en vigueur et exige que les modifications prévues soient apportées d'ici le 9 avril 2003, à savoir l'installation de portes fortifiées qui peuvent être verrouillées ou déverrouillées par les pilotes sans qu'ils aient à quitter leur siège.

En décembre 2001, le budget fédéral accordait 35 millions de dollars pour aider les exploitants canadiens à apporter des modifications pour renforcer la sûreté des aéronefs. Le nombre réel d'appareils canadiens devant être modifiés s'élève à 544. Vingt-huit exploitants canadiens ont déposé une demande de financement, et Transports Canada est actuellement en train de mettre la dernière main aux accords qui seront conclus avec ceux-ci.

Pour ce qui est du système de laissez-passer de zone réglementée, le 5 novembre 2002, le ministre des Transports annonçait des plans pour la création d'un système national de

of the recommendations identified by the Airport Security Working Group.

Canada already has a very effective system in place for the establishment and security of restricted areas at airports. The enhancement of the system, including the use of biometrics, will enable Canada to remain among world leaders in this area. Transport Canada and CATSA will work in partnership with airport authorities to develop this enhanced pass system for non-passengers who require access to restricted areas at airports. It is anticipated that the system will include the use of centralized data banks supporting the issuance, verification, cancellation and tracking of restricted area passes.

Since 1986, Transport Canada has been conducting comprehensive background checks with the support of the RCMP and CSIS of those requiring restricted area passes. Airline pilots, crew, airport employees and everyone who requires unsupervised access to restricted areas at an airport is required to apply for a security clearance from the Minister of Transport.

Transport Canada is working with other departments and agencies to identify and implement ways to improve background checks. The departments and agencies involved in the screening process include the Royal Canadian Mounted Police and CSIS.

With respect to the screening of non-passengers, again, a recently announced initiative responded to the recommendations of the working group on airport security. On November 5, 2002, the minister asked CATSA to take on responsibility for an expanded program of screening of non-passengers who enter restricted areas at airports. Such individuals include airport and airline employees and others who work within the restricted areas of airports. CATSA will work with Transport Canada and industry stakeholders, including labour, to develop this enhanced program that will build on existing security requirements for people who have access to restricted areas at airports.

We recognize the importance of involving aviation stakeholders in the development of our regulations. We have a long history of consulting with stakeholders, including airlines and airport operators, labour unions, industry associations, public interest groups, law enforcement agencies, other government departments and other governments.

We have in place a formalized consultation mechanism, the Canadian Aviation Regulation Advisory Committee, CARAC, which provides a consultation forum for the Civil Aviation Regulatory Program, which is designed to increase public access and participation in the rule-making process. CARAC is

laissez-passer de zone réglementée. Cette annonce répond à une des recommandations du Groupe de travail sur la sûreté des aéroports.

Le Canada possède déjà un système très efficace pour l'établissement et la sûreté des zones réglementées aux aéroports. L'amélioration du système, y compris l'utilisation de données biométriques, lui permettra de rester parmi les chefs de file mondiaux à ce chapitre. Transports Canada et l'ACSTA collaboreront avec les administrations aéroportuaires pour concevoir ce système amélioré de laissez-passer pour les non-passagers qui doivent avoir accès à des zones réglementées aux aéroports. On s'attend à ce que ce système permette notamment l'utilisation de banques de données centralisées pour la délivrance, la vérification, l'annulation et le suivi des laissez-passer de zone réglementée.

Depuis 1986, Transports Canada, avec l'aide de la GRC et du SCRS, a fait des vérifications poussées des antécédents des personnes ayant besoin de laissez-passer de ce genre. Les pilotes et les équipages des compagnies aériennes et les employés des aéroports — en fait, toute personne qui doit avoir accès sans supervision à des zones réglementées à un aéroport, doit demander une autorisation de sûreté auprès du ministre des Transports.

Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes pour trouver différentes façons d'améliorer la vérification des antécédents et de les mettre en pratique. Les ministères et organismes qui participent au processus de contrôle comprennent la Gendarmerie royale du Canada et le SCRS.

En ce qui concerne le contrôle des non-passagers, encore une fois, une initiative récemment annoncée à cet égard répondait à une recommandation du Groupe de travail sur la sûreté des aéroports. En effet, le 5 novembre 2002, le ministre demandait à l'ACSTA de s'occuper d'un programme élargi de contrôle des non-passagers qui entrent dans des zones réglementées aux aéroports. Parmi ces personnes, on compte les employés des aéroports, des compagnies aériennes et d'autres qui travaillent à l'intérieur des zones réglementées aux aéroports. L'ACSTA collaborera avec Transports Canada et des intervenants clés de l'industrie, y compris les syndicats, pour mettre sur pied ce programme amélioré. Cette mesure viendra s'ajouter aux exigences de sûreté applicables aux personnes ayant accès aux zones réglementées des aéroports.

Transports Canada reconnaît l'importance de faire participer les intervenants du transport aérien à l'élaboration des règlements. Le ministère a d'ailleurs une longue histoire de consultation auprès des intervenants, y compris les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires, les syndicats, les associations industrielles, les groupes de défense de l'intérêt public, les autorités policières, les autres ministères et les autres gouvernements.

Nous possédons à présent un mécanisme de consultation officiel, soit le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) qui nous sert de tribune de consultation pour le Programme de réglementation de l'aviation civile et qui a été formé pour accroître l'accès et la participation du public à

composed representatives from the aviation community, the Transport Canada Civil Aviation directorate and other interested parties.

Given the sensitivity surrounding security, a less formal process has been followed for amendments to aviation security regulations and requirements. Any amendments to aviation security regulations are developed in accordance with federal regulatory policy and follow the formal government consultation process, which includes publication in the *Canada Gazette*. For the development of or amendments to security measures, stakeholders who are directly affected and have a need for information in order to implement those measures are extensively consulted. They can include air carriers, airport operators, labour unions and law enforcement agencies.

The Airport Security Working Group has recommended that Transport Canada establish a more formal consultation mechanism for amendments to aviation security regulatory requirements, similar in nature to CARAC. Transport Canada agrees that a more formal consultation process is required. We will work directly with stakeholders in developing such an enhanced consultation mechanism. Key factors in developing an enhanced mechanism will be to increase stakeholder involvement in identifying and prioritizing regulatory issues and to provide a more structured forum for developing and implementing recommendations and proposals. We will, however, need to maintain the ability to move immediately to respond to threats in the aviation environment where such action is warranted.

CATSA has been given a significant role relating to the training of screeners. CATSA and Transport Canada are taking steps to revise those requirements for screeners and those who train them. This includes the use of modern techniques such as computer-based training. CATSA will be delivering consistent multi-level training courses to screeners on a national basis and has already made progress on improving training for screeners as well as instructors.

As the committee may already know, CATSA is in the process of rolling out the upgrade training for approximately 3,000 screening officers at airports across the country. The training focuses on three main areas of study: security, people skills and technology.

Once screening officers successfully create the level 3 upgrade training, they will be certified by CATSA. The training will be completed before December 31, 2002.

As part of Transport Canada's oversight role, the department will continue to develop regulatory standards and to monitor compliance against those standards.

l'établissement des règles. Le CCRAC est composé de représentants du milieu aéronautique, de l'Aviation civile de Transports Canada et d'autres parties intéressées.

Étant donné la nature délicate des questions de sûreté, un processus moins officiel est suivi pour les modifications aux exigences en matière de sûreté aérienne. Les modifications au Règlement canadien sur la sûreté aérienne sont élaborées conformément à la politique fédérale de réglementation et suivent le processus officiel de consultation du gouvernement, qui comprend la publication dans la *Gazette du Canada*. En ce qui a trait à l'élaboration ou aux modifications des mesures de sûreté, on mène d'importantes consultations auprès des intervenants qui sont directement touchés et qui doivent avoir accès à de l'information afin d'appliquer les mesures de sûreté. Les consultations peuvent se faire notamment auprès des compagnies aériennes, des exploitants d'aéroports, des syndicats, et des autorités policières et organismes d'application de la loi.

Le Groupe de travail sur la sûreté des aéroports a recommandé que Transports Canada mette sur pied un mécanisme de consultation plus officiel pour les modifications aux exigences réglementaires en matière de sûreté aérienne, qui serait semblable au CCRAC. Transports Canada convient qu'il doit se doter d'un processus de consultation plus officiel. Ainsi nous travaillerons directement avec les intervenants à l'élaboration d'un mécanisme amélioré de consultation. Parmi les facteurs clés pour la création d'un tel mécanisme, on compte la participation accrue des intervenants pour définir et prioriser les questions de réglementation et la mise en place d'une tribune mieux structurée pour élaborer les recommandations et les propositions. Il nous faudra toutefois conserver notre capacité d'intervenir immédiatement en cas de menaces à l'aviation, dans les milieux où de telles mesures sont justifiées.

L'ACSTA s'est vu confier un rôle important relativement à la formation des agents de sûreté. L'ACSTA et Transports Canada sont actuellement en train de revoir les besoins touchant les agents de sûreté et les personnes qui forment de tels agents. Parmi ces besoins, on compte également l'utilisation de techniques modernes, comme la formation assistée par ordinateur. L'ACSTA, qui a déjà bien amélioré son programme de formation des agents de sûreté et des instructeurs, offrira à l'échelle nationale des cours uniformes de formation comptant plusieurs niveaux à l'intention des agents de sûreté.

Comme le comité le sait probablement déjà, l'ACSTA est en train de mettre en oeuvre la formation de mise à niveau pour les quelque 3 000 agents de contrôle aux aéroports du pays. La formation porte sur trois principaux secteurs d'étude: la sûreté, les compétences en relations humaines, et la technologie.

Une fois que les agents de contrôle auront réussi le troisième échelon de la formation de mise à niveau, ils recevront une attestation de l'ACSTA. La formation sera terminée avant le 31 décembre 2002.

À titre d'organisme de contrôle, Transports Canada continuera d'élaborer des normes d'application de la réglementation et de veiller à ce qu'elles soient respectées.

To appropriately respond to the significant increase in demands on Transport Canada related to transportation security, Transport Canada is in the process of expanding its Security and Emergency Preparedness directorate. The organization is in the process of doubling in size to approximately 260 employees. Since September 11, we have hired an additional 46 inspectors to address significant workload requirements. The department is in the process of hiring another 55 inspectors for aviation security. This will result in the pre-September 11 security workforce being increased by 254 per cent.

Security inspectors monitor compliance with Transport Canada security measures. This includes verifying that appropriate access controls are in place for restricted areas, proper screening procedures are followed and response to alarms at pre-board screening points are within requirements.

The legal framework for aviation security includes a number of instruments. The Aeronautics Act provides authority for the making of regulations, orders and security measures. The CATSA Act sets out CATSA's responsibility. The security screening order specifies screening requirements. The aerodrome security measures and the air carrier security measures specify security requirements for airports and airlines.

Acts and regulations are, of course, available to the public. Access to security measures, however, is limited to those who are required to implement those measures.

Parliament has specifically recognized the need to keep some information confidential. Subsection 4.8(1) of the Aeronautics Act requires that some portions of the aviation security program not be disclosed to the public. Parliament has included similar provisions in other legislation, such as section 32 of the CATSA Act, which recognizes that certain information must be kept confidential in the interests of air transport or public security.

We are committed to provide the public with information concerning safety and security. In 1997, a joint industry-government committee, the Canadian Aviation Security Awareness Advisory Committee, was established to promote good security practices to aviation sector workers and members of the travelling public. Transport Canada recognizes the importance of security awareness and has already taken major steps following September 11 of last year in this regard. Examples include the pre-board screening awareness program for airline passenger service agents; over 1 million copies of the pamphlet "Do you really need to take it with you?" were distributed to airlines and travel agencies; the "Fly Smart, Fly Secure" campaign reached the public through posters, brochures and radio spots; and aviation security announcements have been featured on the Weather Network and Météomédia. Additional announcements are scheduled between December and March.

Afin de répondre convenablement à l'augmentation importante des demandes faites auprès de Transports Canada pour des renseignements en matière de sûreté des transports, Transports Canada est en train d'augmenter l'effectif de sa Direction générale chargée de la sûreté et des préparatifs d'urgence. L'effectif de cette organisation doublera, puisque cette dernière comptera désormais près de 260 employés. Depuis le 11 septembre, nous avons embauché 46 autres inspecteurs pour répondre à notre importante charge de travail. Le ministère doit recruter encore 55 inspecteurs pour la sûreté aérienne. L'effectif responsable de la sûreté aura donc augmenté de 254 p. 100, par rapport à ce qu'il était avant cette date fatidique.

Les inspecteurs de sûreté veillent à ce que les mesures de sûreté de Transports Canada soient appliquées. Pour ce faire, ils vérifient que les contrôles d'accès appropriés sont en place pour les zones réglementées, s'assurent que les bonnes procédures de contrôle sont appliquées et que les interventions lors d'alertes aux points de contrôle au préembarquement se font dans les règles.

Plusieurs instruments sont nécessaires afin de bien définir le cadre de la sûreté aérienne. La Loi sur l'aéronautique confère les pouvoirs nécessaires pour l'établissement de règlements, d'arrêtés et de mesures de sûreté. La Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien définit les responsabilités de l'ACSTA. Les arrêtés sur les contrôles de sûreté précisent les exigences en matière de contrôle, et les mesures de sûreté aux aérodromes et mesures de sûreté des transporteurs aériens indiquent les exigences de sûreté pour les aéroports et les compagnies aériennes.

Les lois et les règlements sont bien entendu mis à la disposition du public. L'accès aux mesures de sûreté se limite toutefois à ceux qui doivent les appliquer.

Le Parlement a particulièrement reconnu le besoin de garder confidentiels certains renseignements. Le paragraphe 4.8(1) de la Loi sur l'aéronautique stipule que certaines parties du Programme de sûreté aérienne ne doivent pas être rendues publiques. Le Parlement a pris des dispositions semblables dans d'autres lois, notamment à l'article 32 de la Loi sur l'ACSTA, qui prévoit que certains renseignements doivent rester confidentiels dans l'intérêt du transport aérien ou de la sûreté publique.

Transports Canada s'est engagé à communiquer des renseignements au public sur la sécurité et la sûreté. En 1997, un comité mixte formé de membres de l'industrie et du gouvernement, à savoir le Comité consultatif sur la sensibilisation à la sûreté aérienne canadienne (CCSSAC), a vu le jour pour promouvoir les bonnes pratiques de sûreté auprès des voyageurs en général et des travailleurs du secteur aéronautique. Transports Canada reconnaît l'importance de la sensibilisation à la sûreté et a déjà pris d'importantes mesures à cet égard à la suite du 11 septembre 2001. Voici quelques exemples: le Programme de sensibilisation du contrôle au préembarquement, à l'intention des agents des compagnies aériennes responsables des services aux passagers; plus d'un million d'exemplaires du dépliant «En avez-vous vraiment besoin?» ont été distribués aux compagnies aériennes et aux agences de voyages; la campagne «La sécurité en vol, ça commence au sol» qui a permis de rejoindre le public au

Transport Canada recognizes that improving transportation security must be done in partnership with other government departments and agencies, other governments, stakeholders and the public. We need to continue to work to identify and make improvements on an ongoing basis, and we are committed to do so.

In closing, let me again thank the members of the committee for your interest in aviation security and for providing me with the opportunity to be with you here today. My colleagues and I would be happy to try to answer your questions.

Senator Day: I have two areas of questioning. The first area I would like to discuss is the secrecy issue that you touched on at the end of your presentation, Mr. Elliott; the other area will be the screening of passengers and employees and airside security.

First, with respect to the issue of secrecy, we have a mandate on behalf of the Senate of Canada to look into this issue of security. We have come up against a wall on a number of occasions in dealing with witnesses such as yourselves. You seem to have touched on a number of the points. The suggestion I would take from that is that you recognize that we have been disappointed in some of our previous hearings, and you are trying to deal with some of the issues and answer some of the questions that we have been asking.

As you indicated, we did not have a chance to study your document in detail. However, in your presentation, I did notice that you touched on some of the points.

From a general public policy point of view, we are still finding out from various witnesses that the interpretation of the Aeronautics Act and section 32 of the act to create the Canadian Air Transport Security Authority overly favours the secrecy side. I would like you to discuss with me a bit about what the public interest is and why you would think that, for example, some of the testing that you are doing can not be made public; that is to say, perhaps you could not tell us so that the public could be reassured in relation to the infiltration tests that you may be conducting to see whether the system is working. How is the public interest served in refusing to let us know some of the results of these audits that you are conducting?

Mr. Elliott: There certainly is a balance to be struck, on the one hand, with respect to providing information to give you and others a sense that money is being wisely invested and that reasonable measures are in place.

moyen d'affiches, de brochures et de publicité à la radio; et des publicités sur la sûreté aérienne qui ont été diffusées sur le Réseau de prévisions météorologiques et à Météomédia. D'autres publicités doivent paraître entre décembre 2002 et mars 2003.

Transports Canada reconnaît que l'amélioration de la sûreté du transport doit se faire en partenariat avec les autres ministères et organismes, les autres gouvernements, les intervenants clés et le public. Nous devons poursuivre notre travail afin que nous puissions sans cesse nous améliorer, et Transports Canada s'est engagé à le faire.

Pour terminer, j'aimerais remercier les membres du comité pour l'intérêt qu'ils portent à la sûreté aérienne. Merci également de m'avoir donné l'occasion de me joindre à vous aujourd'hui. Mes collègues et moi nous ferons un plaisir d'essayer de répondre à vos questions.

Le sénateur Day: Mes questions concernent deux volets en particulier. Premièrement, je voudrais discuter avec vous de la question du secret ou de la confidentialité et de l'information, points que vous avez abordés à la fin de votre exposé, monsieur Elliott; l'autre volet qui m'intéresse est celui du contrôle des passagers et des employés et la sécurité du côté piste.

D'abord, en ce qui concerne la confidentialité, je précise que le Sénat du Canada nous a confié le mandat d'étudier la question de la sécurité. Or nous nous sommes vus à maintes reprises dans l'impossibilité d'obtenir de l'information au moment d'interroger des témoins comme vous-même. D'ailleurs, vous sembliez répondre à un certain nombre de nos préoccupations. J'en conclus que vous reconnaissez que nous avons été déçus par les résultats d'audiences antérieures, et que vous essayez de vous attaquer directement à ces questions et donc de répondre aux questions que nous posons depuis un moment.

Comme vous l'avez indiqué, nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner votre document en détail. J'ai remarqué, cependant, que vous y avez abordé un certain nombre des points qui nous tiennent à coeur.

En ce qui concerne l'intérêt général du public, l'information que nous avons recueillie auprès de divers témoins nous incite à conclure que l'interprétation actuelle de la Loi sur l'aéronautique et de l'article 32 de la Loi portant création de l'Administration canadienne de la sûreté aérienne met trop l'accent sur la confidentialité. J'aimerais donc que vous m'indiquiez ce en quoi consiste, à votre avis, l'intérêt public et pourquoi vous pourriez croire que les résultats de certains des tests que vous effectuez ne peuvent pas être divulgués au public; autrement dit, peut-être n'êtes-vous pas en mesure de nous divulguer cette information parce que vous voulez rassurer le public quant aux tests d'infiltration que vous effectuez actuellement et qui visent à évaluer l'efficacité du système. En quoi peut-on estimer que c'est dans l'intérêt du public que vous refusez de nous divulguer les résultats de certaines des vérifications que vous effectuez actuellement?

M. Elliott: Il va sans dire qu'il faut établir le bon équilibre entre, d'une part, votre besoin d'information et, d'autre part, la nécessité de convaincre la population que les deniers publics sont bien investis et que des mesures raisonnables sont en place.

As I indicated in my remarks, the legislation that I referred to, and certainly the view of the Minister of Transport, is that fulsome information may in fact serve other ends and may indicate weaknesses in the current system that could be exploited.

Certainly, there is a requirement for Transport Canada and others to be held accountable with respect to the utilization of our resources. I note that the Auditor General has been appointed as the auditor for the Canadian Air Transport Security Authority. I note as well that the Auditor General has a broad mandate, granted by Parliament, to provide value-for-money audits. As the committee has already heard, the Auditor General has already embarked on that audit of expenditures post-September 11, 2001, in the security area.

In addition to the provisions of the Aeronautics Act that apply to other participants in air transport security, I am here on behalf of the Minister of Transport to provide you with information that the minister has authorized me to provide you. I can only provide you with information that the minister has authorized me to provide you. If there is additional information that you believe should be made available to you, that is a matter that you may wish to take up with the minister when he appears before you next week.

Senator Day: Can I take it from that last comment, Mr. Elliott, that you have sat down with the minister and other advisers to determine your interpretation of the Aeronautics Act and what you can reveal to us and what you should not reveal to us, and that this presentation today has been screened through that interpretation?

Mr. Elliott: I have had discussions with the minister and others, including the Department of Justice, with respect to the provision of the Aeronautics Act with respect to keeping things confidential. I have had discussions with the minister with respect to my appearance.

The Chairman: On that subject, I notice that you did not mention the Parliament of Canada Act, which trumps the Aeronautics Act in terms of your obligation to speak truthfully to committees and answer all of their questions.

Leaving the legalities aside, because we can have our lawyers argue with your lawyers until the cows come home, the fundamental question that Senator Day is trying to get to is this: Is the public interest really well-served without you providing adequate information so that they know that their money is being well spent?

Everyone in this room understands clearly that certain pieces of information must be kept from us. Let us take the example of a code to get through a door. No one on this committee wants to know the code that you have to punch in to get through the door. However, we do want to know that there is a lock on the door.

Comme je l'ai indiqué dans mes remarques liminaires, la loi dont je vous parlais — et il ne fait aucun doute que de l'avis du ministre des Transports, le fait de fournir trop d'information peut servir les fins d'autres personnes en leur indiquant les faiblesses du système actuel, faiblesses qu'il serait possible d'exploiter.

Il va sans dire que Transports Canada et d'autres doivent être forcés de rendre des comptes à propos de l'utilisation de nos ressources. Je constate que la vérificatrice générale a été nommée vérificatrice de l'Administration canadienne de la sûreté aérienne. Je constate également que le Parlement a confié à la vérificatrice générale un mandat large en ce qui concerne les vérifications d'optimisation des ressources. Comme le comité le sait déjà, la vérificatrice générale a lancé un programme de vérification des dépenses engagées depuis le 11 septembre 2001 pour la sécurité.

En plus des dispositions de la Loi sur l'aéronautique qui vise les autres participants au système de sécurité des transports aériens, je suis chargé par le ministre des Transports de vous fournir les renseignements que le ministre m'a autorisé à vous fournir. Je ne peux vous transmettre que les renseignements que le ministre m'a autorisé à vous transmettre. Si vous estimez que vous devriez avoir accès à d'autres informations, vous devrez en parler avec le ministre lorsqu'il comparaitra devant le comité la semaine prochaine.

Le sénateur Day: Votre dernière remarque doit-elle m'amener à conclure, monsieur Elliott, que vous vous êtes assis avec le ministre et d'autres conseillers pour déterminer votre interprétation de la Loi sur l'aéronautique et les éléments d'information que vous êtes en mesure de nous divulguer ou de ne pas nous divulguer, et que votre exposé aujourd'hui a été évalué en fonction de ces critères-là?

M. Elliott: J'ai effectivement eu des discussions avec le ministre et d'autres personnes, y compris les responsables du ministère de la Justice, concernant la disposition de la Loi sur l'aéronautique qui prévoit que l'information reste confidentielle. J'ai également discuté avec le ministre de ma comparution devant le comité.

Le président: À ce sujet, je constate que vous n'avez pas parlé de la Loi sur le Parlement du Canada, qui l'emporte sur la Loi sur l'aéronautique, en ce qui concerne votre obligation de communiquer la vérité aux comités et de répondre à toutes leurs questions.

En dehors des éléments juridiques, étant donné que nous pouvons laisser le soin à nos avocats de débattre de la question avec les vôtres jusqu'à ce que mort s'ensuive, la question fondamentale que soulève le sénateur Day est celle-ci: Peut-on dire que l'intérêt du public est bien défendu si vous ne nous fournissez pas des renseignements suffisants, de sorte qu'ils puissent avoir la certitude que leurs deniers publics sont bien utilisés?

Chaque personne dans cette salle comprend très bien qu'il est normal que certains renseignements ne nous soient pas communiqués. Prenons l'exemple d'un code d'accès qui permet d'ouvrir une porte. Aucun membre de ce comité ne souhaite connaître le code qu'il faut entrer pour faire ouvrir cette porte.

The same would apply with the example that Senator Day gave you earlier that had to do with the testing of airport security systems.

None of us here want to know how your testers managed to slip weapons through the system. We all know that they have done that, but we do not want to know how they did it. Rather, we want to know their success rate because we would like to know whether the money is being well spent and whether some airports are safer than others. We believe that only public knowledge of these matters will cause improvements to take place.

We would like you to consider it in that context. If you do not have the confidence to answer that question, we respect that because you have to report to your boss. We would like you to convey that message to whomever you have to. We would like a broader consideration from the department on these issues because we intend to persist with these issues as long as we have to until we get satisfactory answers.

Senator Day: Mr. Elliott, just to expand on that a little more, our purpose for testing the security measures is to determine whether the public is being properly served. If the department decided that it could do more if it had more money, we would like to know about that.

If we think the failure rates are unacceptably high in your testing, once you tell us what they are, then we would urge that more funds be made available to create an acceptable situation. If we do not know and we cannot test, then we cannot make recommendations. That is the public interest we are trying to serve.

We are being told by many witnesses that because of the interpretation of the statutes we have talked about — the Aeronautics Act and section 32 of the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA — certain information cannot be made available but “trust us that everything is fine.” Well, the Parliament of Canada and the Senate of Canada want to go behind the notion “trust us that everything is fine” and reassure the public that everything is fine.

That is all that I will ask with respect to the secrecy issue. However, I did want it on the record. I am sure you will take the message back to the minister that that is our concern and our mandate.

Par contre, nous tenons à savoir que cette porte est verrouillée. Il en va de même pour l'exemple cité tout à l'heure par le sénateur Day, qui concernait les effets effectués sur les systèmes de sécurité des aéroports.

Cela n'intéresse personne ici de savoir comment les administrateurs de vos tests ont réussi à faire passer des armes à feu. Nous savons tous très bien qu'ils ont réussi à le faire, mais nous ne voulons pas savoir comment cela a été possible. Nous souhaitons plutôt connaître leur taux de succès, car nous voulons avoir la certitude que les deniers publics sont bien utilisés et savoir dans quelle mesure certains aéroports sont plus sécuritaires que d'autres. À mon avis, il n'y aura des améliorations que si le public est mis au courant des problèmes qui existent.

Nous vous demandons donc de voir nos interrogations dans cette optique-là. Si vous ne vous sentez pas suffisamment à l'aise pour répondre à cette question, ne vous en faites pas: nous respecterons votre décision, étant donné que vous avez des comptes à rendre à votre patron. Par contre, nous vous demandons de transmettre notre message aux personnes appropriées. Nous souhaitons que le ministère soit plus souple à cet égard parce que nous comptons continuer à soulever ces questions tant que nous n'aurons pas reçu des réponses satisfaisantes.

Le sénateur Day: Monsieur Elliott, dans le même ordre d'idées, permettez-moi de préciser que si nous voulons mettre à l'épreuve les nouvelles mesures de sécurité, c'est pour déterminer dans quelle mesure le public est bien servi par ces mesures. Si le ministère décidait qu'il pourrait faire davantage s'il disposait de plus de ressources financières, nous aimerions évidemment le savoir.

Si nous jugeons que les taux d'échec sont trop élevés selon les résultats de vos essais, une fois que vous nous les communiquerez, nous demanderons aux autorités de faire en sorte que vous disposiez de plus de crédits pour rectifier la situation. Si nous n'en savons rien et nous n'avons aucun moyen de mettre à l'épreuve votre nouveau système, nous ne pourrions pas faire de recommandations. C'est dans ce contexte qu'intervient l'intérêt du public, qui nous tient d'ailleurs à cœur.

De nombreux témoins nous ont fait savoir qu'en raison de l'interprétation des lois dont nous avons déjà discuté — la Loi sur l'aéronautique et l'article 32 de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté aérienne, l'ACSTA — bien que certains renseignements ne puissent pas nous être communiqués, nous devons «vous faire confiance et supposer que tout va bien». Eh bien, le Parlement du Canada et le Sénat du Canada veulent aller au-delà de l'idée qu'il faut «vous faire confiance et supposer que tout va bien»; nous voulons vraiment rassurer le public qu'effectivement, tout va très bien.

C'est tout ce que je veux vous dire au sujet de la question de confidentialité. Je tenais cependant à ce que mes propos soient consignés au compte rendu. Je suis sûr que vous allez faire savoir au ministre que notre inquiétude concerne cette question-là et que notre mandat même nous amène à accorder à cette question la plus haute importance.

Mr. Elliott, I would like to talk to you about a screening area that came to light from CATSA witnesses who appeared before the committee; that is, the increased mandate from the minister with respect to screening individuals other than passengers, who are screened 100 per cent. However, the increased authority to CATSA to screen those who have need to be airside, to be on the aircraft or to service the aircraft or to work with baggage on the airport side of the aircraft, has been just recently given. We were told the other day that that is a random sampling, whereas the documentation that I have read on the mandate for increased authority and obligation does not mention "random." Who made the decision that the screening of employees would be random, whereas the passenger screening is 100 per cent?

Mr. Elliott: The short answer to the senator's question is the cabinet and the Minister of Transport.

I would like to comment on the term "random" because that makes it sound as though screening is simply done based on a random sampling. It is fair to anticipate that the screening of non-passengers will be done in a number of circumstances. Certainly, if there were particular information relating to risk at a specific airport or with respect to specific categories of individuals or for specific time periods, screening would be targeted.

I would also mention that it is pretty early days with respect to this program. The announcement was made on November 5, and we are in the process of working with CATSA and airports to implement this program.

The Chairman: Mr. Elliott, we have a concern with these issues because of statements that we have heard from the Greater Toronto Airport Authority. For example, on the subject of airside workers, they have stated publicly that all airside workers are screened before they go to work. That means that the employees are put through a CSIS and a CPIC check. The CPIC check is done to know whether they have a criminal record, and the CSIS check is done to know whether they are on a CSIS list and whether they are persons of interest to CSIS.

This committee is of the view that that is not a thorough check. It is a minimal, negative check, and one is not left with a good understanding, other than that certain employees have not come to the attention of the authorities, so far. However, the implication given to the public when the statement was made by the GTAA — that every airside worker was screened before they went to work — gave the impression that employees were thoroughly checked and searched just like passengers are checked and searched. We have arrived at a point where we

Monsieur Elliott, j'aimerais vous parler d'une question de contrôle dont nous avons été mis au courant par les témoins de l'ACSTA, qui ont comparu devant le comité; c'est-à-dire, le mandat élargi confié par le ministre en ce qui concerne le contrôle des personnes autres que les passagers, qui sont contrôlés à 100 p. 100. Seulement, les pouvoirs accrus accordés à l'ACSTA pour contrôler les personnes qui doivent avoir accès au côté piste, monter à bord des avions, les entretenir, ou manutentionner les bagages qui sont chargés du côté piste, sont tout récents. On nous a dit l'autre jour que l'on procède à des échantillonnages au hasard, alors que la documentation que j'ai lue au sujet des pouvoirs et des obligations accrus des autorités ne parle aucunement d'échantillonnage «au hasard». Qui a donc pris la décision de procéder à des contrôles «au hasard» des employés, alors que 100 p. 100 des passagers font l'objet de contrôles?

M. Elliott: En un mot, ce sont le Cabinet et le ministre des Transports qui ont pris cette décision.

J'aimerais cependant vous expliquer un peu ce terme «au hasard», parce qu'il donne l'impression que les contrôles sont effectués en fonction d'un échantillonnage au hasard. On peut supposer que le contrôle des non-passagers se fera dans des circonstances bien précises. Évidemment, si nous disposions de renseignements particuliers concernant un risque quelconque touchant un aéroport spécifique ou des catégories spécifiques de personnes, ou encore une période précise, les contrôles seraient effectués en fonction de cette information-là.

Je me permets également de préciser que nous sommes au tout début de ce programme. L'annonce a été faite le 5 novembre, et nous sommes en train de régler tous les détails de la mise en oeuvre du programme avec les responsables de l'ACSTA et des aéroports.

Le président: Monsieur Elliott, si ces questions nous préoccupent, c'est à cause des déclarations faites par les responsables de l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto. Par exemple, en ce qui concerne les personnes qui travaillent au côté piste, ils ont déclaré publiquement que tous les travailleurs au côté piste sont contrôlés avant d'aller travailler. Cela signifie donc que ces employés ne font pas l'objet d'une vérification du SCRS ou du CIPC. Le contrôle du CIPC est effectué pour savoir si les intéressés ont un casier judiciaire, alors que celui du SCRS permet de savoir si leurs noms se trouvent sur une liste du SCRS ou s'ils peuvent éventuellement intéresser le SCRS.

Le comité estime que cette vérification n'est pas assez exhaustive. Il s'agit d'une vérification négative minime, et elle ne permet pas de bien comprendre la situation, si ce n'est que certains employés n'ont pas encore réussi à attirer l'attention des autorités. Mais au moment où les responsables de l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto ont fait cette déclaration — à savoir que chaque travailleur au côté piste était contrôlé avant d'aller travailler — le public avait l'impression que les employés faisaient l'objet d'une vérification exhaustive et qu'ils

find ourselves looking at statements carefully to see what precisely is meant by those statements.

We have reached the point that we are not always certain what people mean. It sounds awfully good when someone says, "Well, CSIS has checked these people out and CPIC has checked these people out." Suddenly you are invoking the Scarlet Tunic and the cloak and dagger guys. It sounds like it is a terrific check, but the reality is that it is not a terrific check. It is the bottom, bare minimum level check that you can provide. As a consequence, we have some concerns.

Mr. Elliott: I would agree that the term "screened" or "screening" is a confusing and unfortunate term. We do use the word "screening" with respect to the security check carried out under the requirements of the Aeronautics Act and regulations for background checks as a precondition to an airport granting a Restricted Area Pass. We also use screening in the context of searching. If I may, for the purposes of our discussion today, I will talk about the searching of passengers and the background checking of airport workers.

With respect to the background checks for airport workers, I would agree with the suggestion that doing background checks is not, in and of itself, sufficient to provide for security. The fact is, however, I believe that the program established following the Air India disaster is a good one; it is one layer of security. The background check that is conducted is multi-faceted. There is a criminal records check and, as you indicated, CSIS is involved with respect to its activities. There is also verification of employment, residence and a credit history.

You are completely right, Mr. Chairman, to indicate that a good record is not necessarily indicative of good behaviour in the future. However, I believe that the background of an individual is relevant with respect to an assessment of the risk that he or she may pose. It certainly is not a foolproof system, and we are looking at improving it. The system is, in my understanding, looked upon with some jealousy by authorities in other jurisdictions, including our neighbours to the south who are in the process of establishing a system similar to the one that we have in place.

As you have heard from other witnesses, we believe that the proper approach to security is to one that is multi-levelled. I believe that is why the minister has announced a program for the screening of people who have the Restricted Area Pass.

étaient fouillés un peu comme les passagers sont vérifiés et fouillés. Nous sommes au point où nous devons examiner de près les déclarations qui sont faites pour essayer de comprendre leur signification précise.

Nous sommes au point où nous ne savons plus très ce que veulent dire les gens par moment. C'est toujours impressionnant lorsque quelqu'un vous dit: «Eh bien, ces personnes ont fait l'objet de contrôles par le SCRS et le CIPC». Tout d'un coup vous voyez les gens en tunique rouge et des histoires de cape et d'épée. On dirait que les gens font l'objet d'une vérification absolument parfaite, mais ce n'est pas du tout le cas en réalité. Il s'agit au fond de la vérification minimum à laquelle on pourrait s'attendre. Par conséquent, nous avons certaines inquiétudes à cet égard.

M. Elliott: Je suis d'accord pour dire que le terme «contrôle» ou «contrôle» entraîne de la confusion et ne sont pas des termes tout à fait appropriés. Nous utilisons bien le terme «contrôle» pour désigner les contrôles de sécurité qui sont effectués conformément aux exigences de la Loi sur l'aéronautique et du règlement d'application, et ce pour vérifier les antécédents des intéressés avant — et il s'agit d'une condition préalable — de leur accorder un laissez-passer de zone réglementée. Nous avons également recours aux contrôles dans le contexte de fouilles. Si vous me permettez, pour les besoins de la discussion de cet après-midi, je voudrais vous parler des fouilles effectuées sur les passagers et de la vérification des antécédents des travailleurs des aéroports.

En ce qui concerne la vérification des antécédents des travailleurs des aéroports, je suis d'accord pour dire que le fait d'effectuer de telles vérifications n'est pas suffisant pour garantir la sécurité. Cependant, le programme mis en place à la suite de l'écrasement de l'avion d'Air India est un bon programme à mon avis, qui correspond à une couche de sécurité. La vérification des antécédents comporte plusieurs volets. L'existence ou non d'un casier judiciaire est vérifiée et, comme vous l'avez indiqué, le SCRS joue un rôle, puisqu'il a la responsabilité de certaines activités. De plus, l'emploi, la résidence et la cote de solvabilité sont également vérifiés.

Vous avez tout à fait raison, monsieur le président, de préciser qu'un bon bilan n'est pas nécessairement une indication de bonne conduite à l'avenir. Par contre, il est approprié selon moi de se renseigner sur les antécédents d'une personne pour évaluer le risque qu'elle pourrait éventuellement présenter. Ce n'est pas un système à toute épreuve, et nous cherchons évidemment à l'améliorer. Mais d'après ce qu'on m'a donné à entendre, notre système est convoité par les autorités d'autres pays, y compris par nos voisins au Sud, qui sont en train d'instaurer un système semblable à celui qui existe chez nous.

Comme d'autres témoins vous l'ont fait savoir, à notre avis, l'approche qu'il convient d'adopter en matière de sécurité en est une qui comporte de multiples volets. Je pense que c'est pour cela que le ministre a annoncé un programme de contrôle des personnes qui sont titulaires d'un laissez-passer de zone réglementée.

The Chairman: More to the point, we heard sworn testimony in June from officials who work in your department. They advised us that, with respect to screening and searching — background checks and searching — your department was not doing a regular search, any search for that matter, or at least infrequent searches, of airside workers because the department was endeavouring to build a relationship of trust with those workers. That was the message given by one of your officials to explain the inadequate searching that was being done of airside workers.

Mr. Elliott: The introduction of the searching of people who hold restricted area passes has certainly been a controversial issue. I mentioned the creation of the Aviation Security Advisory Committee. We heard very strongly from some pilots and the pilots' unions, for example, that they took any move to search their members as an indication of a lack of trust on the part of the Government of Canada.

The Chairman: This was not in the context of pilots or flight attendants; this was in the context of people who are working on the ground: groomers, fuelers, baggage handlers and caterers. These are the folks who are wandering through the gates without anyone saying hello to them or looking at their badges and who have testified here under oath that they find the guards asleep at the gate on occasion.

Mr. Elliott: In response to a question posed earlier, I am not here to tell you today that everything is okay with respect to aviation security in Canada. I believe that if it was the government's view that everything was okay with aviation security in Canada, the Minister of Finance would not have allocated \$2.2 billion for improvements to the system. There are improvements that need to be made, including access controls to restricted areas in airports. There are provisions in place with respect to access. We are aware that the system has flaws.

We believe that the introduction of passes incorporating biometrics, the introduction of computer technology in support of the issuance, cancellation and tracking of those passes, and the searching of airport workers will improve the current status quo.

The Chairman: Given that the RCMP and retired metro police officers have testified under oath before this committee that there are organized criminal gangs functioning at the Greater Toronto Airport Authority — they have listed the gangs for us — is it still the policy of your department to deal with the ground workers with the view to developing an atmosphere of trust with them, or will you start checking them?

Le président: Ce qu'il faut surtout savoir, c'est que nous avons reçu en juin les témoignages sous serment de fonctionnaires qui travaillent dans votre ministère. Ils nous ont dit qu'en ce qui concerne les contrôles et les fouilles qui sont effectués — c'est-à-dire la vérification des antécédents et les fouilles — votre ministère ne procédait pas à des fouilles de façon régulière, et n'en faisait pour ainsi dire pas du tout, ou du moins très rarement, de personnes travaillant au côté piste parce que le ministère cherchait à établir une relation de confiance avec ces travailleurs-là. Voilà le message que m'a communiqué l'un des fonctionnaires de votre ministère pour expliquer le caractère insuffisant des fouilles de personnes travaillant au côté piste.

M. Elliott: La décision de fouiller les personnes détenant un laissez-passer de zone réglementée a certainement suscité des controverses. J'ai parlé de la création du Comité consultatif sur la sûreté aérienne. À cet égard, certains pilotes et les syndicats en représentent les pilotes, par exemple, nous ont fait comprendre en termes très énergiques qu'à leur avis, toute tentative pour instituer des fouilles de leurs membres serait considérée comme un manque de confiance en eux de la part du gouvernement du Canada.

Le président: Mais le contexte à ce moment-là n'était pas celui des pilotes ou du personnel de bord; nous parlions des personnes qui travaillent au sol: les préposés au nettoyage d'avions, les préposés à l'avitaillement, les bagagistes et les traiteurs. Ce sont justement ces personnes qui passent les portes d'accès sans qu'on leur dise bonjour ou qu'on regarde leur carte d'identité, et qui nous ont déclaré sous serment qu'ils constatent de temps en temps que les gardes sont endormis à la porte d'accès.

M. Elliott: En réponse à une question posée plus tôt, je me permets d'insister sur le fait que je ne suis pas là aujourd'hui pour vous dire que tout va bien en ce qui concerne la sûreté aérienne au Canada. À mon avis, si le gouvernement était convaincu que tout va bien au niveau de la sûreté aérienne au Canada, le ministre des Finances n'aurait pas prévu 2,2 milliards de dollars pour apporter des améliorations au système. En effet, certaines améliorations s'imposent, y compris des mesures visant à contrôler l'accès aux zones réglementées aux aéroports. Des mécanismes sont déjà en place en ce qui concerne l'accès. Mais nous savons que le système a encore un certain nombre de lacunes.

À notre avis, l'introduction de laissez-passer comportant des identificateurs biométriques, de technologies informatiques qui viendraient appuyer la délivrance, l'annulation et le suivi de ces laissez-passer, et les fouilles des travailleurs d'aéroports permettront d'améliorer le système actuel.

Le président: Étant donné que la GRC et des agents retraités de services de police métropolitains nous ont fait savoir, lors de leur témoignage sous serment devant le comité, que des bandes de criminels organisées ont déjà infiltré l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto — ils nous ont même énuméré les bandes — la politique de votre ministère consiste-t-elle toujours à établir de bons rapports avec les travailleurs au sol en vue de créer un climat de confiance, ou comptez-vous commencer à les vérifier et à les fouiller?

Mr. Elliott: Our desire would be to build an atmosphere of trust with all involved in aviation security. As I mentioned earlier, everyone who works in restricted areas at airports is subject to the current program with respect to background checks. Everyone who works in restricted areas at airports will be the subject of the screening program that the minister announced on November 5.

I think there is, frankly, a challenge with respect to background checks. As I have said, the absence of a criminal record, for example, is not a guarantee of good behaviour. However, with respect to the denying of a clearance, for example, there does have to be reasonable criteria reasonably applied on which to make a decision to either grant or not grant a clearance. The granting or not granting of a security clearance by the Minister of Transport is reviewable by the Federal Court and by the committee — the name of which escapes me — that reviews the operations of the RCMP.

If there was information with respect to a particular individual or group of individuals that raised concerns about their security, then, as I mentioned earlier, I believe that the screening program for those individuals at airports would react to those concerns.

The Chairman: And the searching program?

Mr. Elliott: I am sorry. I meant the searching program.

Senator Day: Mr. Elliott, can you confirm for us whether the background checks are being done quickly and that there are no potential employees at the airports working on aircraft who are there on a temporary pass until a background check is done?

Mr. Elliott: There is a provision for people working at airports to be in the restricted areas prior to background checks being completed. The requirement is that an individual who has a completed background check escort them. There are requirements with respect to that person's responsibility for the individual that he or she is supervising.

We are implementing measures to speed up the conducting of background checks. Transport Canada has invested considerable resources with respect to automatic fingerprint identification systems, which will allow the verification of criminal records in a matter of minutes as opposed to a matter of weeks.

Senator Day: Mr. Elliott, in your comments, you stated that:

Canada already has a very effective system in place for the establishment and security of restricted areas at airports.

M. Elliott: Nous aimerions créer un climat de confiance vis-à-vis de tous ceux qui travaillent dans le domaine de la sûreté aérienne. Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, tous ceux qui travaillent dans les zones réglementées aux aéroports sont visés par le programme actuel en ce qui concerne la vérification des antécédents. Ceux et celles qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports seront visés par le programme de contrôle annoncé par le ministre le 5 novembre.

Mais en ce qui me concerne, la vérification des antécédents présente tout de même un défi important. Comme je vous l'ai déjà dit, l'absence d'un casier judiciaire, par exemple, n'est pas une garantie de bonne conduite. Par contre, en ce qui concerne le refus d'une cote de sécurité, par exemple, il faut appliquer des critères raisonnables pour prendre la décision d'accorder ou non une habilitation de sécurité. La délivrance ou non d'une habilitation de sécurité par le ministre des Transports peut être examinée par la Cour fédérale et par le comité — dont le nom m'échappe pour l'instant — chargé d'examiner les opérations de la GRC.

Si certaines informations à l'égard d'une personne ou d'un groupe de personnes suscitaient des préoccupations en matière de sécurité, eh bien, comme je vous l'expliquais tout à l'heure, le programme de contrôle prévu pour ceux qui travaillent aux aéroports permettrait de répondre à ces préoccupations.

Le président: Et le programme des fouilles?

M. Elliott: Excusez-moi; je voulais parler du programme des fouilles.

Le sénateur Day: Monsieur Elliott, êtes-vous en mesure de nous confirmer que les vérifications d'antécédents sont effectuées rapidement et qu'il n'y a pas d'employés dans les aéroports qui travaillent à bord des avions à qui l'on aurait attribué un laissez-passer provisoire en attendant que la vérification des antécédents soit effectuée?

M. Elliott: Notre système permet aux personnes travaillant aux aéroports d'accéder aux zones réglementées avant que la vérification des antécédents ne soit terminée. Mais nous exigeons qu'une personne dont les antécédents ont déjà été vérifiés leur serve d'escorte. Il y a aussi des exigences en ce qui concerne les responsabilités qu'exercent ces personnes vis-à-vis de ceux ou celles qu'elles supervisent.

Nous prenons actuellement des mesures pour accélérer le processus de vérification des antécédents. Transports Canada a investi des ressources considérables dans des systèmes d'identification dactyloscopique automatiques, qui permettront justement de vérifier le casier judiciaire en quelques minutes, plutôt que d'avoir à attendre plusieurs semaines.

Le sénateur Day: Monsieur Elliott, dans vos remarques liminaires, vous avez dit ceci:

Le Canada possède déjà un système très efficace pour l'établissement et la sûreté des zones réglementées aux aéroports.

Then you go on to talk about introducing biometrics.

We learned, while we were in Vancouver, that when one of the airlines went bankrupt, there were a lot of passes floating around that were never collected. Is that part of the "very effective system" that was in place? What steps have you taken to correct that sort of situation until you get the biometrics in place?

Mr. Elliott: As I indicated, there certainly is a need for improvement and the system is certainly less than perfect. However, with respect to a bankrupt airline, the current pass would indicate the employer of an individual holding a pass. If someone presented a pass issued in his or her capacity as an employee for a defunct entity, that certainly should cause the person supervising the access point to deny entry.

There are also requirements under our current rules with respect to the verification of passes and the identity of individuals. That system currently is cumbersome. It is cumbersome because it is paper-based. An individual at an access door has to go through a list of pass numbers to check whether the pass being presented by an individual has been revoked or not. Certainly, the use of biometrics and databases, we believe, will significantly improve the ability to revoke and track passes. Frankly, that will make it even less relevant whether a pass is physically returned. There are provisions now in the regulations that require passes to be returned. We do investigate and take enforcement action, but the current system is cumbersome.

The Chairman: On the point that you have raised, Mr. Elliott, it seems bizarre to the members of the committee that you would have a system of checking passes that have been revoked. The committee has heard sworn testimony that it is possible to counterfeit the passes, that anyone can go to Kinko's and reproduce those passes. Passes of that nature will never be on a revoked list because they were never on your active list. Why do you not check active passes instead of revoked passes?

Mr. Elliott: I suspect the short answer to that question is that it has to do with the number of passes.

I certainly agree that the current system is inadequate and needs to be improved, which is what we are in the process of doing.

Senator Banks: That is not exactly what you said in your presentation. You said that it was very effective, and you just now said that it is not very effective.

Vous poursuivez en parlant de l'introduction de systèmes de données biométriques.

Pendant que nous étions à Vancouver, nous avons appris que lorsqu'une compagnie aérienne a fait faillite, il y avait énormément de laissez-passer qui traînaient ici et là et qui n'ont jamais été repris. Est-ce que cela fait partie du «système très efficace» que vous avez mis en place? Quelles mesures avez-vous prises pour rectifier ce genre de problème en attendant l'instauration d'un système d'utilisation de données biométriques?

M. Elliott: Comme je vous l'ai déjà dit, des améliorations s'imposent puisque le système actuel n'est certainement pas parfait. Par contre, s'agissant d'une compagnie aérienne qui a fait faillite, le laissez-passer indiquerait forcément le nom de l'employeur de la personne qui en était le titulaire. Si quelqu'un présentait un laissez-passer en sa qualité d'employé pour une compagnie qui n'existe plus, on peut supposer que le responsable du point d'accès lui refuserait l'entrée.

Les règles actuelles imposent également un certain nombre d'exigences en ce qui concerne la vérification des laissez-passer et de l'identité des personnes. Ce système est actuellement assez lourd étant donné que tout est axé sur la documentation. Lorsqu'une personne se présente à une porte d'accès, le préposé doit examiner une liste de numéros de laissez-passer pour déterminer si le laissez-passer en question a été révoqué ou non. Il ne fait aucun doute à notre avis que l'utilisation de données biométriques et de bases de données améliorera grandement notre capacité de révoquer les laissez-passer et d'en faire le suivi. À ce moment-là, qu'un laissez-passer ait été remis en mains propres aux autorités sera encore moins important. Certaines dispositions du règlement prévoient que les laissez-passer soient remis aux autorités. Il est évident que nous faisons des enquêtes et que nous prenons des mesures pour faire respecter le règlement, mais il reste que ce dernier est difficile à appliquer dans le cadre du système actuel.

Le président: Concernant le point que vous venez de soulever, monsieur Elliott, les membres du comité trouvent étrange que vous ayez mis en place un système qui consiste à vérifier les numéros des laissez-passer qui ont été révoqués. Selon les témoignages reçus sous serment par le comité, il est possible de falsifier les laissez-passer — c'est-à-dire qu'il suffit d'aller chez Kinko pour faire reproduire un laissez-passer de ce genre. Et des laissez-passer produits de cette façon ne seront jamais sur la liste des laissez-passer révoqués, puisqu'ils n'auront jamais été sur votre liste de laissez-passer actifs. Pourquoi ne pas vérifier les laissez-passer actifs, plutôt que ceux qui ont été révoqués?

M. Elliott: En un mot, c'est certainement à cause du nombre de laissez-passer qui sont émis.

Mais je suis tout à fait d'accord pour dire que le système actuel est insuffisant et a besoin d'être amélioré, et c'est justement ce que nous sommes en train de faire.

Le sénateur Banks: Ce n'est pas tout à fait ça que vous nous avez dit dans votre exposé liminaire. Vous avez dit qu'il était très efficace, alors que vous venez de déclarer qu'il n'est pas très efficace.

I would like to get colloquial for a moment because we are concerned about whether the money involved is being well spent in ensuring Canadians that their interests in terms of safety are being looked after. We are also concerned about doing the best we can to make Canadian air travel safe.

In the course of our study of safety at airports, which has been going on for many months, we have heard testimony from all the stakeholders about whom you spoke. We have visited airports and been in the areas in which these things operate.

I have come to the conclusion that there are many fingers in the pie, many cooks, many interests being served and many bailiwicks being protected. There is an old French vaudeville act, the rolling punch line of which is "After you Alphonse; no after you Gaston." We are getting an awful lot of that.

There does not seem to be a direct answer to the following question: Who exactly is in charge here? To let you know where my questions are coming from, I think that Canadians travellers would like someone to stand up and say, "I am responsible for security at airports and on airplanes in this country, and I will address the problem, ensure that these things are fixed, and break down all of these walls of bailiwick protection and lack of communication."

This morning, you talked about following groups having to do with airline and airport security Transport Canada: CARAC, CATSA, CAC, ASAC, the AS Working Group, the Security and Emergency Preparedness directorate and CASAAC. We have yet to talk about the various police agencies that have to deal with the question.

We are having a hard time finding out the answer to the question: Who is in charge here? That is the background of my question.

Specifically, I would like you to pretend that we are making a Disney-type documentary and I am a piece of luggage that gets checked in. We meet someone at an airplane and give him or her a piece of checked luggage. All of us who travel know what happens with our carry-on luggage. It is searched, and most of us are happy that it is searched thoroughly. None of us mind standing in those lineups any more.

What happens to the bag I give to the check-in attendant? I am asked if I have left the bag unattended, whether I packed it myself, and if anyone asked me to carry anything. I have my boarding pass, and I am gone.

J'aimerais être un peu plus direct avec vous pendant quelques instants, car nous sommes effectivement préoccupés par la question de savoir si les deniers publics sont bien utilisés pour ce qui est de garantir aux Canadiens que leur sécurité est protégée. Nous tenons aussi à ce que toutes les mesures nécessaires soient prises pour que le transport aérien au Canada soit sécuritaire.

Dans le cadre de notre étude de la sécurité aux aéroports, qui se déroule depuis de nombreux mois, nous avons reçu les témoignages de tous les intervenants clés dont vous nous avez parlé tout à l'heure. Nous avons visité les aéroports et nous avons observé les activités dans les zones où ce système est en place.

Ce que j'ai observé m'a amené à conclure qu'il y a beaucoup de groupes et de personnes qui sont mêlés à ça, qu'il y a trop d'intervenants, trop d'intérêts particuliers à défendre et trop de petits territoires à protéger. Vous connaissez certainement ce vieux sketch de vaudeville où deux personnages se cèdent mutuellement le passage en disant: «Après vous, Alphonse; non, après vous, Gaston.» Voilà le thème que ressort de nos discussions.

De plus, il ne semble pas y avoir de réponse directe à la question de savoir qui a l'ultime responsabilité de tout ça? Pour que vous compreniez pourquoi je vous pose toutes ces questions, je me permets d'expliquer qu'à mon avis, les voyageurs canadiens aimeraient bien que quelqu'un leur dise clairement: «Voilà. Je suis responsable de la sécurité aux aéroports et à bord des avions au Canada, et je vais m'attaquer au problème, m'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises, et éliminer tous ces obstacles à la communication et ces rivalités de clocher.»

Ce matin, vous nous avez expliqué que les groupes suivants ont tous un rôle à jouer en ce qui concerne la sûreté des aéroports dans le cadre des activités de Transports Canada: le CCRAC, l'ACSTA, le CAC, le CCSA, le Groupe de travail sur la sûreté des aéronefs, la Direction générale sur la sûreté et les préparatifs d'urgence, et le CCSSAC. Et nous n'avons pas encore parlé des divers organismes policiers qui ont également des responsabilités dans ce domaine.

Vous comprendrez donc que nous avons beaucoup de mal à obtenir une réponse à la question de savoir qui est vraiment responsable de ce dossier. Voilà donc le contexte de ma question.

Je voudrais donc vous demander d'imaginer que nous sommes en train de faire un documentaire du genre Disney et que je suis une valise qu'on va enregistrer. Nous rencontrons quelqu'un devant l'avion et nous lui donnons un bagage enregistré. Tous ceux d'entre nous qui prenons l'avion savons très bien ce qui arrive à nos bagages à main. Ils font l'objet de fouilles, et la plupart d'entre nous sommes bien contents que ces fouilles soient aussi exhaustives que possible. Ça ne nous dérange plus de faire la queue pour passer au contrôle.

Mais qu'arrive-t-il aux bagages que je donne au préposé? On me demande toujours si j'ai laissé mon bagage sans surveillance, si j'ai fait mes bagages moi-même, et si quelqu'un m'aurait demandé à transporter quelque chose. Une fois que j'ai ma carte d'embarquement, je disparaîs.

What happens to that bag now? Does someone look at it before I get it at the other end?

Mr. Elliott: The answer to your question is, unfortunately, it depends. It depends to some extent on who you are. It depends to some extent where you are travelling.

Senator Banks: Eliminate Reagan airport.

Mr. Elliott: Your bag could be searched by physical or other means; that is, by x-ray or explosives detection or dogs.

Senator Banks: Is it?

Mr. Elliott: In too many cases, the answer to your question is no.

Senator Banks: You said that you thought that that was coming pretty soon.

Mr. Elliott: The billion dollars is largely being spent on CATSA explosives detection systems.

Senator Banks: Remind me when that will be operative.

Mr. Elliott: The internationally agreed date is January 1, 2006. CATSA is well on its way to meeting that date. We are encouraging them to provide for 100 per cent screening in advance of that.

I can tell you with certainty that there is more likelihood of your bag being searched today than there was on or before September 11 last year.

Senator Banks: We have to go on the basis of what we have seen, on the one hand, and what we have heard in sworn testimony on the other. I will ask you to give us some quantifying answer.

Thus far, the testimony that we have heard and the things we have seen would lead us to believe that there is no screening done, aside from going to Reagan airport. There is no checking done of checked baggage. We have heard sworn testimony to that effect from baggage handlers and we have seen it in baggage handling areas. The baggage goes there and no one looks at it. There is no screening. No dog sniffed it. It did not go through any machine.

Can you tell us, on some quantitative basis such as a percentage of frequency, if some checked baggage is now being searched, looked at, checked, sniffed, put through a vapour machine or checked for altitude detonation? Are there occasional looks at that?

Qu'arrive-t-il ensuite à ce bagage? Est-ce que quelqu'un l'examine avant que je le récupère à ma destination?

M. Elliott: Malheureusement, la réponse à votre question est que cela dépend des circonstances. Cela dépend dans une certaine mesure de l'intéressé. Et cela dépend dans une certaine mesure de votre destination.

Le sénateur Banks: Disons donc que je ne vais pas atterrir à l'aéroport Reagan.

M. Elliott: Votre bagage pourrait être fouillé par des moyens physiques ou autres; c'est-à-dire au moyen de machines à rayons X, de systèmes de détection des explosifs ou de chiens renifleurs.

Le sénateur Banks: Mais je vous demande si cela va se faire dans mon cas?

M. Elliott: Dans trop de cas, je dirais que non.

Le sénateur Banks: Mais vous nous disiez qu'à votre avis, ce sera bientôt une réalité.

M. Elliott: Eh bien, la dépense d'un milliard de dollars engagée par l'ACSTA servira surtout à financer l'instauration de systèmes de détection d'explosifs.

Le sénateur Banks: Rappelez-moi encore quand ces systèmes seront en place.

M. Elliott: La date convenue par l'ensemble des parties à l'échelle internationale est le 1^{er} janvier 2006. L'initiative de l'ACSTA est déjà bien avancée pour ce qui est de respecter la date de tombée. Nous l'encourageons d'ailleurs à prévoir que 100 p. 100 des bagages soient contrôlés au moyen de ces systèmes avant cette date.

Mais je peux vous assurer par rapport à la situation qui existait avant le 11 septembre de l'année dernière, qu'il est plus probable maintenant que votre bagage soit fouillé.

Le sénateur Banks: Nous sommes bien obligés de tirer des conclusions en fonction de ce que nous avons observé, d'une part, et de ce que nous avons reçu comme témoignages sous serment. Je vais donc vous demander de quantifier votre réponse.

Jusqu'ici, les témoignages que nous avons reçus et nos propres observations nous amènent à conclure qu'aucun contrôle n'est effectué, à part lorsque la destination est l'aéroport Reagan. Sinon les bagages enregistrés ne sont pas contrôlés. Ce sont des bagagistes qui nous ont fait cette déclaration sous serment, et c'est ce que nous avons nous-mêmes observé dans les zones de manutention des bagages. Les bagages arrivent, mais personne ne les examine. Aucun contrôle n'est effectué. On n'a pas non plus recours aux chiens pour les renifler. Ces bagages ne passent dans aucune machine.

Pouvez-vous nous dire quelle quantité de bagages ou à quelle fréquence certains bagages enregistrés sont fouillés, examinés, vérifiés, reniflés, passés dans une machine de détection des vapeurs ou vérifiés pour repérer la présence d'un mécanisme de détonation en altitude? Y a-t-il des vérifications occasionnelles de ce genre?

Mr. Elliott: Yes.

Senator Banks: Can you give me a percentage?

Mr. Elliott: I am not in a position to do that. We are working toward 100 per cent.

Senator Banks: You know the percentage, but cannot tell us; is that it?

Mr. Elliott: I do not know the precise percentage.

Senator Banks: Does someone know? I would be happy if you said, "I think it is around 5 per cent," which would be a good answer," or "It is getting close to 50 per cent." I am not looking for a precise figure.

Mr. Elliott: Between Transport Canada and the Canadian Air Transport Security Authority, we do know the answer. It may not be a specific answer, but we have an idea.

Senator Banks: What is it, ballpark?

Mr. Elliott: I am not in a position to give you that information.

Senator Banks: That is one of the things that the chairman was talking about. What harm would it do? The bad guys already know the answer to the question. We understand sort of who they are, and we have actually had to deal with them.

If the bad guys know the answer to the question, we think it would be a good idea if we knew the answer. I do not understand why it would be untoward or contrary to the public interest in any sense — including the Aeronautics Act, even if the Parliament of Canada Act did not trump it — that we should know a ballpark answer to that question.

You have told us that we are aiming at 100 per cent. Where are we now? What is the score today? I do not see how that is contrary to the public interest.

Mr. Elliott: I understand your question and concern. I will relay them to the minister.

Senator Banks: Would you ask the minister if he could authorize you to inform our clerk as to that ballpark number?

Mr. Elliott: I would be happy to do that.

The Chairman: In the absence of a response, we will go with the sworn testimony.

Senator Banks: That is what we have heard so far.

I hope, by the way, that you do achieve the 100 per cent goal, as you suggest, sooner rather than later.

M. Elliott: Oui.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous m'indiquer un pourcentage?

M. Elliott: Je ne suis pas en mesure de vous indiquer un pourcentage. Disons que notre objectif, c'est 100 p. 100 des bagages.

Le sénateur Banks: Autrement dit, vous connaissez le pourcentage, mais vous n'êtes pas en mesure de nous le dire; c'est ça?

M. Elliott: Je ne connais pas le pourcentage précis.

Le sénateur Banks: Est-ce que quelqu'un d'autre le connaît? Je serais bien content que vous me disiez: «Il me semble que c'est aux alentours de 5 p. 100», — ce serait une bonne réponse — ou «C'est près de 50 p. 100». Je ne cherche pas à obtenir un chiffre précis.

M. Elliott: Entre Transports Canada et l'Administration canadienne de la sûreté aérienne, nous connaissons la réponse. La réponse n'est peut-être pas très précise, mais nous avons tout de même une idée générale.

Le sénateur Banks: Alors quel serait ce chiffre approximatif?

M. Elliott: Je ne suis pas en mesure de vous fournir cette information.

Le sénateur Banks: Cela rejoint ce que le président disait tout à l'heure. Quel mal il y aurait à nous communiquer cette information? Les méchants connaissent déjà la réponse à cette question. Nous savons un peu de qui il s'agit, et en fait, nous avons été obligés de traiter avec eux.

Si les méchants connaissent la réponse à cette question, il nous semble que ce serait bon que nous, aussi, nous connaissions la réponse. Je ne comprends pas pourquoi ce serait contre-indiqué ou contraire à l'intérêt public de quelque façon que ce soit — ni même une violation de la Loi sur l'aéronautique, à supposer que la Loi sur le Parlement du Canada ne l'emporte pas sur cette dernière — que vous nous indiquiez un chiffre approximatif en réponse à cette question.

Vous nous avez dit que vous visez 100 p. 100. Mais où en sommes-nous à l'heure actuelle? C'est quoi la situation en ce moment? Je vois difficilement comment ce serait contraire à l'intérêt public de nous le dire.

M. Elliott: Je comprends votre question et la nature de vos préoccupations. Je vais les communiquer au ministre.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous demander au ministre de vous autoriser à communiquer ce chiffre approximatif à notre greffier?

M. Elliott: Oui, avec plaisir.

Le président: Si nous n'obtenons pas de réponse, nous allons nous en tenir aux témoignages que nous avons reçus sous serment.

Le sénateur Banks: C'est ça que nous avons entendu jusqu'ici.

D'ailleurs, j'espère que vous réaliserez votre objectif de 100 p. 100 dans les plus brefs délais.

You referred to mail. I would like to ask the same question that I did before. Let us pretend that we are making a documentary to follow this piece of mail from the time I stick it into a mailbox and it gets to the other end.

If I understand correctly, you said that when mail is delivered to you by Canada Post, they give you a certificate saying, "We have jumped through the following hoops in terms of the security of this mail." You then put it on an airplane, and it goes to Canada Post at the other end for distribution.

Do you know whether anyone actually screens any of that mail? In other words, could I put contraband or something worse into a piece of mail, which is easy to do, and get it on to an airplane without anyone having looked at it?

Mr. Elliott: My understanding is the answer to that question yes. With respect to passenger bags, we are moving from a system of searching bags for cause to a system of searching bags universally.

My understanding is that the system we now have with respect to mail — and I know that the committee has heard testimony from Canada Post — relates to cause.

Another comment I would like to make is that I am certainly here today with the intention of being truthful with the committee. I tell you that there are checked bags today being searched in airports in Canada.

The Chairman: We understood that. Senator Banks understood that. The difficulty is when you say there are bags being searched, the committee is left with the perception that it might be 1 per cent of bags that are searched. That does not give us much comfort. If you say that you started off at zero or only with suspicious bags, and now you are rolling out a system and, by 2006, you will be checking every bag and be comfortable with it, then no one would be more pleased than this committee to hear you say that. What we want to know is this: If you were starting there, and you plan to end up here, what progress are you making along the way? Are you finding problems? Do you think you will make it on time? Do you think the systems you have are sufficient, or will you need different systems to be successful? Those are the things that would be of great assistance to this committee in assessing whether the \$12 tax being collected on every flight is being well spent and whether Canadians can have confidence in their system. The purpose of this hearing is to provide that confidence, if we can get the information.

Senator Banks: Are a significantly larger number of checked bags being looked at now than was the case on September 10, 2001? Have we had a reaction?

Vous avez parlé de courrier. J'aimerais poser la même question que tout à l'heure. Supposons que nous fassions un documentaire et que nous souhaitions suivre une lettre du moment où je la mets dans la boîte aux lettres jusqu'au moment où elle arrive à sa destination.

Si j'ai bien compris, vous dites que lorsque le courrier vous est livré par Postes Canada, on vous remet un certificat attestant que telle et telle mesure ont été prises pour garantir la sûreté du courrier. Ensuite vous mettez le courrier dans l'avion, et il arrive chez Postes Canada pour livraison à la destination.

Savez-vous si quelqu'un contrôle une partie de ce courrier? Autrement dit, me serait-il possible de faire passer de la contrebande ou pire encore dans le courrier, ce qui semble assez facile à faire, et le faire passer dans l'avion sans que personne ne l'examine?

M. Elliott: Si je me fonde sur ce qu'on m'a dit, la réponse à cette question serait oui. En ce qui concerne les bagages des passagers, nous passons d'un système de fouille des bagages suspects à un système de fouille universel des bagages.

Je crois savoir que le système actuellement en place pour le courrier — et je sais que le comité a reçu les témoignages de responsables de Postes Canada — prévoit le contrôle uniquement des objets suspects.

Je voudrais également préciser que j'ai tout à fait l'intention de vous dire la vérité dans mes témoignages devant le comité aujourd'hui. Je peux vous affirmer qu'à l'heure actuelle, les bagages enregistrés sont fouillés dans les aéroports du Canada.

Le président: Oui, nous avons bien compris. Le sénateur Banks a aussi très bien compris. Le problème, c'est que quand vous nous dites que les bagages sont fouillés, le comité a l'impression que c'est peut-être seulement 1 p. 100 des bagages qui sont fouillés. Cela ne nous rassure pas beaucoup. Si vous nous disiez qu'au départ c'était zéro ou uniquement les bagages suspects, et que maintenant vous mettez en oeuvre un système qui vous permettra, d'ici 2006, de vérifier tous les bagages et que ce système donnera satisfaction, je vous assure que personne ne serait plus content que les membres du comité de vous entendre dire ça. Ce que nous souhaitons savoir, c'est ceci: si vous avez commencé au point A et que vous voulez arriver au point B, quel progrès avez-vous accompli? Avez-vous rencontré certaines difficultés? Pensez-vous atteindre votre objectif à temps? À votre avis, les systèmes que vous possédez sont-ils suffisants, ou vous faudra-t-il d'autres systèmes pour réaliser votre objectif? Ce sont les réponses à ces questions-là qui aideront le comité à déterminer si les 12 \$ perçus pour chaque vol sont bien utilisés et si les Canadiens peuvent avoir confiance en leur système. L'objet de cette audience est de créer cette confiance, si nous arrivons à mettre la main sur l'information que nous cherchons.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous nous dire si un nombre beaucoup plus important de bagages enregistrés sont examinés maintenant, par rapport à la situation le 10 septembre 2001? Y a-t-il eu une réaction?

Mr. Elliott: A significantly larger number of bags are being searched now than were being searched prior to September 11.

Senator Banks: Does that include domestic flights?

Mr. Elliott: I am less certain about that.

Senator Banks: In the context of these questions, I am always excluding Reagan airport because I know about Reagan.

There are all kinds of things in the belly of an airplane, including the checked bags. There is also cargo. If I walk up to an Air Canada cargo depot and send a package addressed to my maiden aunt in Corner Brook, is there any possibility of that package being examined on its way to Corner Brook to determine what is in it? You said that you were aiming for 100 per cent of the checked baggage. Will cargo, which I send for a fee on an airplane, be subject to the same scrutiny? Are we in the same place? are we going to the same place and is the time line the same?

Mr. Elliott: I do not think we have established exactly where we need to go or how soon we need to get there with respect to cargo.

Senator Banks: If I were a bad guy and wanted to send a dead cat, or something worse, on an airplane to someone I did not like and I found out that by 2004 you had succeeded in testing 100 per cent of checked luggage, knowing that we already check 100 per cent of carry-on luggage, I would have to figure out how to get something on that airplane. I would go down to the cargo office if I did not know that you were going to aim at the same level of security screening of cargo as you are for other stuff that goes on to an airplane. Is there any contemplation of the fact that bad guys simply are not stupid?

Mr. Elliott: I think we are well aware that bad guys are not stupid. In fact, we are concerned that too many bad guys are very smart. However, there are certainly differences in our regime with respect to air cargo and air passengers and bags. It is not dissimilar to the differences with respect to the screening of people and cargo in other modes, particularly other modes of bringing goods to Canada.

Senator Banks: I have a final question, which is almost rhetorical, but is behind my thinking and I think some of the thinking of other senators as well.

If there were a clear and present danger, how long do you think it would take you and I and Ms. Luloff and Mr. Barrette and a couple of airport managers to sit down and fix all these things? I think it would take a week if there were a clear and present danger. It is a rhetorical question, to which there is no answer. It is just that some of us think that there is a clear and present danger.

M. Elliott: Oui, je peux vous affirmer qu'à l'heure actuelle, un nombre beaucoup plus important de bagages sont fouillés que ce n'était le cas avant le 11 septembre.

Le sénateur Banks: Y compris pour les vols intérieurs?

M. Elliott: Là je suis moins certain.

Le sénateur Banks: Je précise, par rapport aux questions qu'on vous a posées, que j'exclus toujours l'aéroport Reagan, car je suis au courant de la situation là-bas.

Il se trouve toutes sortes de choses dans la soute ventrale d'un avion, y compris les bagages enregistrés. Il y a aussi la cargaison. Si je me présente au bureau du service de fret aérien d'Air Canada pour envoyer un colis adressé à ma tante célibataire de Corner Brook, est-il possible que ce colis soit examiné, avant d'arriver à Corner Brook, pour qu'on cherche à déterminer son contenu? Vous avez dit que vous visiez à contrôler 100 p. 100 des bagages enregistrés. Est-ce que des marchandises que je fais transporter par avion moyennant paiement de certains frais seront examinées de la même façon? La situation est-elle la même? L'objectif est-il le même, et l'échéancier, est-il le même?

M. Elliott: À mon avis, nous n'avons pas encore déterminé avec précision ce qu'il faut faire ni dans combien de temps nous devons en être au même point pour ce qui est du contrôle du fret aérien.

Le sénateur Banks: Si j'étais un méchant et que je veuille envoyer un chat mort, ou pire encore, par avion à quelqu'un que je n'aime pas, et si je savais qu'en 2004, vous auriez réussi à contrôler 100 p. 100 des bagages enregistrés, sachant que nous contrôlons déjà 100 p. 100 des bagages à main, il me faudrait trouver un autre moyen de faire mettre quelque chose dans cet avion. Je me présenterais au service du fret aérien si je ne savais pas que vous visez le même degré de contrôle de sûreté pour le fret que pour les autres objets qu'on met dans un avion. Avez-vous envisagé la possibilité que les méchants ne soient pas si bêtes?

M. Elliott: Nous savons fort bien que les méchants ne sont pas bêtes. Au contraire, nous craignons qu'il y ait beaucoup trop de méchants qui soient très intelligents. Par contre, il y a certainement des différences en ce qui concerne les procédures visant le fret aérien et celles qui visent les passagers et les bagages. C'est un peu comme les différences qui existent entre le contrôle des passagers et des marchandises pour d'autres modes de transport, notamment d'autres modes d'acheminement des marchandises au Canada.

Le sénateur Banks: J'ai une dernière question à poser qui est une question de pure forme en quelque sorte, mais elle sous-tend ma réflexion et celle d'autres sénateurs ici, me semble-t-il.

Si nous apprenions l'existence d'un danger clair et présent, combien de temps faudrait-il à vous et moi, à Mme Luloff, M. Barrette et d'autres responsables d'administrations aéroportuaires pour en discuter et trouver une solution à tous ces problèmes? À mon avis, ça prendrait une semaine s'il était question d'un danger clair et présent. C'est une question de pure forme que je vous pose là, puisqu'il n'y a pas de réponse. Disons tout simplement que d'après certains d'entre nous, il existe en ce moment un danger clair et présent.

The Chairman: Did you wish to comment, Mr. Elliott?

Mr. Elliott: The only comment I have is that there is a huge volume of passengers and cargo travelling into out of and around Canada. There is a balance to be struck with respect to security on the one hand and the facilitation of the free flow of people and goods on the other.

My involvement with transportation security before and after September 11, 2001, has, if anything, driven home the complexity of trying to provide an adequate level of security in the system and society in which we live.

The Chairman: We also appreciate that it is a moving target that has evolved.

Senator Meighen: You made reference in your presentation to the \$2.2 billion that was provided for aviation security initiatives in the 2001 budget to be spent over the coming years. At the present time, airport authorities are spending money on security. For the record, can you tell me where the money that they are now spending comes from? Is there money flowing into their coffers other than the \$12 fee we all pay?

Mr. Elliott: I would agree that airport authorities are spending money on security. They spent money on security prior to September 2001 and they are spending more money now. There have been some limited contributions by the federal government to airport security, principally in relation to policing, as I mentioned in my remarks. There were also contributions for policing and other security costs incurred in the immediate aftermath of September 11. Airports generally finance their security expenditures through their other revenues, which include charges that they levy on carriers, passengers and others, rents they collect and airport improvement fees. I must confess that I am not an expert on the financial workings of Canadian airports.

Senator Meighen: With respect specifically to the limited amounts that the federal government has turned over to airport authorities for security expenditures, as well as generally speaking for the other monies that they raise themselves, do you conduct any audit of these expenditures? Is there any way you know and, through you, the public knows that the money raised for security is being spent on security and is being spent efficiently on security?

Mr. Elliott: Perhaps I could clarify that the money being raised for security most often talked about is the air travel security fee levied by the Department of Finance and collected by the Canada Customs and Revenue Agency. Except for the modest contribution programs to which I have referred, none of that money goes to airports.

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur Elliott?

M. Elliott: La seule réponse que je peux vous faire, c'est qu'il y a un volume très important de passagers et de marchandises qui entrent au Canada et qui en sortent. Il convient par conséquent d'établir un équilibre entre les mesures de sûreté et la nécessité de favoriser la libre circulation des personnes et des biens.

Mon rôle et mes activités en ce qui concerne la sécurité des transports avant et après le 11 septembre 2001 m'ont surtout fait comprendre à quel point il est difficile de prévoir le niveau de sécurité qui convient pour notre système et pour la société dans laquelle nous vivons.

Le président: Nous reconnaissons également qu'il s'agit là d'une cible mouvante et que la situation a évolué.

Le sénateur Meighen: Vous avez parlé dans votre exposé liminaire des 2,2 milliards de dollars inscrits au budget de 2001 pour un ensemble d'initiatives touchant la sûreté aérienne au cours des prochaines années. À l'heure actuelle, les administrations aéroportuaires engagent des dépenses au titre de la sûreté. Pour les fins du compte rendu, pourriez-vous me dire d'où viennent les crédits qui sont actuellement utilisés à cette fin? Aurait-on versé d'autres sommes, à part les frais de 12 \$ que nous devons tous payer?

M. Elliott: Il est vrai que les administrations aéroportuaires engagent actuellement des dépenses au titre de la sûreté. Elles dépensaient déjà au titre de la sûreté avant septembre 2001, mais elles dépensent davantage à l'heure actuelle. Le gouvernement fédéral leur a donné des crédits limités pour la sûreté aérienne, notamment pour les services de police, comme je vous le disais dans mes remarques liminaires. Elles ont également reçu des sommes pour payer les services de police et d'autres frais de sécurité engagés dans la foulée des événements du 11 septembre. Les aéroports financent généralement leurs dépenses de sûreté par le biais de leurs autres revenus, y compris les frais qu'ils font payer aux transporteurs, passagers et d'autres, des loyers qu'ils perçoivent et des frais d'amélioration des aéroports. J'avoue que le financement des aéroports canadiens n'est pas vraiment mon domaine d'expertise.

Le sénateur Meighen: En ce qui concerne les sommes limitées que le gouvernement fédéral a versées aux administrations aéroportuaires pour supporter les dépenses de sûreté et aussi les autres frais qu'elles prélèvent elles-mêmes, effectuez-vous des vérifications de ces dépenses? Vous est-il possible de savoir — et par votre entremise, de faire savoir au public — dans quelle mesure les sommes prélevées au titre de la sûreté sont dépensées pour la sûreté, et ce de façon efficace?

M. Elliott: Je devrais peut-être préciser que lorsqu'on parle de sommes prélevées pour la sûreté, le plus souvent on parle des frais prélevés par le ministre des Finances pour les transports aériens, frais qui sont perçus par l'Agence des douanes et du revenu du Canada. À part les modestes programmes de contributions dont je vous ai déjà parlé, cet argent n'est aucunement versé aux aéroports.

With respect to the collection of fees from airports, I do not know the answer to the senator's question. I would be happy to raise that with my colleagues who deal with economic policy relating to airports and provide through your clerk, Mr. Chairman, an answer to the senator's question.

With respect to the expenditure of funds by the Government of Canada, the overseer of those expenditures include the Treasury Board and the Auditor General.

Senator Meighen: The Department of Transport Canada, I understand it, signs leases with airport authorities; is that correct?

Mr. Elliott: Transport Canada signs leases with airport authorities, yes.

Senator Meighen: Under those leases, you have the right to audit.

Mr. Elliott: I believe so, but I do not deal with airport leases.

Senator Meighen: If I told you that the Auditor General has told us that she has no right to audit and referred to us the airport leases, would that strike you as an accurate statement?

Mr. Elliott: I am afraid I do not know whether it is accurate or not.

Senator Meighen: Can you find out whether you do conduct an audit and confirm that under leases signed by Transport Canada with airport authorities there is a provision for such audit?

Mr. Elliott: I would be happy to find that information for the committee, yes.

Senator Meighen: Can you tell me to what extent, if any, the resources of the department are devoted toward the management of these airport authority leases that you enter into? Is there someone assigned to negotiate them and follow them?

Mr. Elliott: I introduced myself as the Assistant Deputy Minister, Safety and Security. The department has a number of other assistant deputy ministers. My colleague Ron Sully is the Assistant Deputy Minister, Programs and Divestiture. It is he and his group who are responsible for dealing with airports on questions of leases. My colleagues in the policy group, which is headed by another Assistant Department Minister, Kristine Burr, deal largely with economic issues related to aviation.

The Chairman: We understand that. Senator Meighen is pursuing this line of questioning because the Auditor General led us to believe, when she testified before us last week, that the only leverage or control that the department has over these airports is through a lease, which struck us as a remarkable way to control airports and to impact on how they perform.

Pour ce qui est du prélèvement de frais aux aéroports, je ne peux malheureusement pas répondre à la question du sénateur. Je me ferai un plaisir, cependant, de soulever la question auprès de mes collègues qui sont responsables de la politique économique touchant les aéroports et de transmettre la réponse à la question du sénateur à votre greffier, monsieur le président.

S'agissant des dépenses engagées par le gouvernement du Canada, les responsables dans ce cas-là sont le Conseil du Trésor et la vérificatrice générale, entre autres.

Le sénateur Meighen: Je crois savoir que Transports Canada signe des baux avec les administrations aéroportuaires; c'est bien ça?

M. Elliott: Oui, Transports Canada signe des baux avec les administrations aéroportuaires.

Le sénateur Meighen: Et votre bail vous donne le droit d'effectuer une vérification.

M. Elliott: Il me semble, mais mes responsabilités ne comprennent pas les baux des administrations aéroportuaires.

Le sénateur Meighen: Si je vous disais que la vérificatrice générale nous a indiqué qu'elle n'a pas le droit d'effectuer des vérifications et nous a cité l'exemple précis des baux signés avec les aéroports, est-ce que cela vous paraît exact?

M. Elliott: Malheureusement, je ne suis pas à même de vous dire si c'est exact ou non.

Le sénateur Meighen: Pourriez-vous vous renseigner et nous dire si vous effectuez des vérifications, et aussi nous confirmer qu'aux termes des baux signés par Transports Canada avec les administrations aéroportuaires, des vérifications peuvent être effectuées?

M. Elliott: Je ferai le nécessaire pour que cette information soit communiquée au comité.

Le sénateur Meighen: Pourriez-vous me dire dans quelle mesure les ressources du ministère servent à administrer ces baux que vous signez avec les administrations aéroportuaires? Y a-t-il quelqu'un chez vous qui soit chargé de les négocier et de les administrer?

M. Elliott: En me présentant tout à l'heure, je vous ai dit que j'étais sous-ministre adjoint responsable du Groupe de la sécurité et sûreté. Le ministère compte plusieurs autres sous-ministres adjoints. Mon collègue, Ron Sully, est sous-ministre adjoint responsable des programmes et du dessaisissement d'actif. C'est lui et son groupe qui sont chargés de traiter avec les aéroports pour les questions de baux. Mes collègues du Groupe des politiques, dirigé par un autre sous-ministre adjoint, Kristine Burr, traitent principalement les questions économiques liées à l'aviation.

Le président: Oui, nous sommes au courant. Si le sénateur Meighen vous pose ces questions-là, c'est parce que la vérificatrice générale nous a donné à entendre, au moment de comparaître devant le comité la semaine dernière, que la seule façon pour le ministère de contrôler le moins possible les activités des administrations aéroportuaires passe par le bail qu'il signe

Mr. Elliott: The Minister of Transport shares the view that the chair has just expressed and has indicated that he intends to bring forward legislation to recommend to Parliament that the relationship between the federal Crown and airports be governed by legislation. I am not saying that leases will not continue to be relevant, but the minister has indicated that he believes legislation is appropriate.

Senator Meighen: In the meantime, knowing there is many a delay between intention and legislation and given your kind undertaking to investigate or let us know whether audits are conducted by the department pursuant to the leases entered into with the airport authorities, could you let us know whether these audits can be made public, if they are carried out? The same would apply to audits conducted by the Department of Foreign Affairs, or whomever, with respect to embassies abroad. Audits are conducted of embassies abroad and those audits are made public. I am interested in knowing whether any audits that you may conduct pursuant to the leases could be made public.

Mr. Elliott: I would be happy to seek an answer to the senator's question.

The Chairman: You commented earlier, Mr. Elliott, that the funding that the government provided post-September 11 was to enhance policing at the airports. This committee has received sworn testimony from the Royal Canadian Mounted Police that in the case of Pearson airport, for example, the total number of police — that is, RCMP, plainclothes, uniformed, Peel Regional — prior to September 11 was 290 police officers. It is currently 162, which seems like a significant reduction. If the money is going toward the police, could you inquire, prior to coming back to see us, as to whether similar reductions have taken place at other airports across the country? If they have, we would be curious to know why. If it is just Pearson, we would also be curious to know whether there is a reason for Pearson's reduction in police as well.

Mr. Elliott: The policing question at airports is another complicated one. We have requirements with respect to specific policing requirements at specific airports. However, the provision of police services at airports is far broader than that either mandated by or within the mandate of Transport Canada.

At Pearson, arrangements are in place between the Peel Regional Police and the GTAA with respect to policing related to a far broader number of things than our current requirements relate to. There are also both uniformed and non-uniformed

avec elles, et ça nous a semblé assez extraordinaire qu'on ait à recourir à ce moyen pour contrôler les aéroports et influencer leur performance.

M. Elliott: Le ministre des Transports est tout à fait du même avis que le président et il nous a fait savoir qu'il compte déposer un projet de loi pour recommander au Parlement que la relation entre la Couronne et les aéroports soit régie par voie législative. Je ne prétends pas que les baux ne vont pas continuer d'être un élément important de cette relation, mais le ministre nous a déjà indiqué qu'une loi s'impose, à son avis.

Le sénateur Meighen: Entre-temps, sachant qu'il y a loin de l'intention à la législation et vu votre louable engagement à faire enquête ou à nous faire savoir si votre ministère effectue des vérifications conformément aux baux conclus avec les administrations aéroportuaires, pourriez-vous également nous faire savoir si les résultats de ces vérifications peuvent être communiqués au public, à condition qu'elles soient effectuées? Il en va de même pour les vérifications effectuées par le ministère des Affaires étrangères, ou d'autres, à l'égard des ambassades à l'étranger. Les ambassades à l'étranger font l'objet de vérifications, et les résultats de ces vérifications sont communiqués au public. Je voudrais donc savoir si les résultats de vérifications que vous auriez pu effectuer aux termes de ces baux peuvent être communiqués au public.

M. Elliott: Je me ferai un plaisir d'obtenir une réponse à la question du sénateur.

Le président: Vous avez dit tout à l'heure, monsieur Elliott, que le financement assuré par le gouvernement après le 11 septembre visait à améliorer les services de police aux aéroports. Or le comité a reçu les témoignages sous serment de membres de la Gendarmerie royale du Canada, selon lesquels pour l'aéroport Pearson, par exemple, le nombre total d'agents — c'est-à-dire d'agents de la GRC en civil et en uniforme, et les agents du Service de police régional de Peel — avant le 11 septembre était de 290. À présent, ils ne sont plus que 162, ce qui semble correspondre à une réduction importante. Si ces crédits servent à financer les services de police, pourriez-vous vous renseigner, avant de revenir nous voir, afin de savoir s'il y a eu des réductions semblables à d'autres aéroports du Canada, auquel cas, nous aimerions bien savoir pourquoi. Si cette situation ne concerne que l'aéroport Pearson, nous aimerions aussi savoir s'il y a une raison pour laquelle le nombre d'agents de police a été réduit à cet aéroport.

M. Elliott: La question des services de police aux aéroports est aussi très compliquée. Nous n'imposons pas d'exigences en ce qui concerne les services de police qui doivent être assurés à des aéroports précis. Cependant, la fourniture de services de police aux aéroports est beaucoup plus étendue que ce que prévoit le mandat de Transports Canada.

À l'aéroport Pearson, une entente a été conclue par la Police régionale de Peel et l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto pour la fourniture de services beaucoup plus étendus que ce que prévoient nos exigences actuelles. Il y a des agents de la

RCMP officers at Pearson about which we have no direct knowledge as far as I am aware and no direct role as far as I am aware.

The Chairman: We understand that and we understand that the RCMP role at Pearson has different functions. Having said that, it is quite a remarkable difference in the number of police and does not give one the impression that we have enhanced policing capability at the airport, especially when the numbers went from 290 post-September 11 to 162 thereafter. That seems like a significant drop.

Mr. Elliott: Transport Canada's requirements with respect to policing at airports have not decreased since September 11. In fact, they have increased, albeit informally. We will be increasing our requirements. Whether that actually translates into more officers at Pearson is another question.

The Chairman: As long as you acquaint yourself with the issue, we will be asking you questions about it.

Regarding the schedule on Monday, if you could please make yourself available at 10:30 a.m., we would be most grateful. The clerk of the committee will be in touch with you for other details. Several members of the committee have not had the occasion to ask questions of you. We also have not had an opportunity to work through the list of issues that we want to address with you.

On behalf of the committee, I would like to thank you and your colleagues for appearing before us. It has been of great assistance to the committee. We look forward to hearing from you further on Monday.

To those of you at home following our work, please visit our Web site by going to www.sen/sec.ca, where we post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee adjourned.

GRC à l'aéroport Pearson, en uniforme et en civil, dont les activités ne nous sont pas connues directement, autant que je sache, et qui ne nous concernent pas non plus directement.

Le président: Oui, nous en sommes conscients et nous comprenons très bien que le rôle de la GRC à l'aéroport Pearson comporte plusieurs volets. Ceci dit, il s'agit tout de même d'une différence considérable en ce qui concerne le nombre d'agents et quand nous voyons le nombre passer de 290 à 162 après le 11 septembre, on n'a vraiment pas l'impression que la capacité policière ait été améliorée à cet aéroport. C'est une baisse importante, nous semble-t-il.

M. Elliott: Les exigences de Transports Canada en ce qui concerne les services de police aux aéroports n'ont aucunement diminué depuis le 11 septembre. Elles ont au contraire augmenté, du moins de façon officieuse. Mais nous comptons bien accroître nos exigences. Que cela donne lieu ou non à un accroissement du nombre d'agents à l'aéroport Pearson est une autre question.

Le président: Si vous voulez bien vous renseigner, nous comptons vous poser des questions à ce sujet.

En ce qui concerne notre calendrier pour lundi, nous vous saurions gré de bien vouloir vous mettre à la disposition du comité dès 10 h 30. Le greffier du comité se mettra en rapport avec vous pour vous communiquer d'autres détails. Plusieurs membres du comité n'ont pas encore eu l'occasion de vous interroger. Nous n'avons pas non plus eu le temps de passer au travers de toute une liste de questions que nous souhaitons vous poser.

Au nom du comité, je vous remercie, ainsi que vos collègues, de votre présence aujourd'hui. Vous apportez une contribution très utile au travail du comité. Nous attendons avec impatience de vous revoir lundi.

Pour les gens qui désirent suivre de chez eux le travail du comité, nous vous encourageons à consulter notre site Web à l'adresse suivante: www.sen/sec.ca; vous y trouverez les témoignages des témoins ainsi que le calendrier confirmé des audiences du comité. Sinon, vous pouvez vous mettre en rapport avec le greffier du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples renseignements ou pour savoir comment contacter les membres du comité.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Monday, November 25, 2002

From the Canadian Air Transport Security Authority:

Mr. Jacques Duchesneau, President and Chief Executive Officer;
Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations;
Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management.

As an individual:

Mr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations,
University of Manitoba.

Wednesday, November 27, 2002

From the Department of Transport of Canada:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security
Group;
Ms. Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and
Security Group;
Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and
Security Group.

TÉMOINS

Le lundi 25 novembre 2002

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien:

M. Jacques Duchesneau, président et chef de la direction;
M. Mark Duncan, vice-président, Opérations;
M. Mike Baker, vice-président, Gestion générale.

À titre personnel:

M. Peter St. John, professeur à la retraite, Relations internationales,
Université du Manitoba.

Le mercredi 27 novembre 2002

Du ministère de Transports Canada:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité;
Mme Janet Luloff, directrice par intérim, Affaires réglementaires,
Groupe de la sécurité et sûreté;
M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe
sécurité et sûreté.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, December 2, 2002
Monday, December 9, 2002 (*in camera*)
Tuesday, December 10, 2002 (*in camera*)

Issue No. 5

Fifth and sixth meetings on:

Examination on the need for a national
security policy for Canada

INCLUDING:

**THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)**

APPEARING:

The Honourable David Michael Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:

(*See back cover*)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 2 décembre 2002
Le lundi 9 décembre 2002 (à huis clos)
Le mardi 10 décembre 2002 (à huis clos)

Fascicule n° 5

Cinquième et sixième réunions concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

Y COMPRIS:

**LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget)**

COMPARAÎT:

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député,
ministre des Transports

TÉMOINS:

(*Voir à l'endos*)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, December 2, 2002

(8)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 9:30 a.m. in room 172-E, Centre Block, he Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Smith, P.C., and Wiebe (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 10:30 a.m. the committee suspended its sitting.

At 10:35 a.m. the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the Committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Department of Transport Canada:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Ms. Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group;

Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group.

Mr. Elliott, Ms. Luloff and Mr. Barrette responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the Committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- ["Response to Questions Raised at the meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence (November 27, 2002)" by the Department of Transport Canada] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 "13")

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002

(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la salle 172-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Smith, c.p., et Wiebe (8).

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et John Christopher, attachés de recherche; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller en matière de sécurité nationale; le surintendant de police en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du ministère de la Défense nationale; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Il est décidé d'examiner les travaux futurs du comité à huis clos.

À 10 h 30, le comité suspend sa séance.

À 10 h 35, le comité reprend sa séance publique dans la salle 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité entreprend son étude concernant la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du ministère des Transports du Canada:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;

Mme Janet Luloff, directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté;

M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté.

M. Elliott, aidé de Mme Luloff et de M. Barrette, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, le document suivant est déposé auprès de la greffière:

- [Réponse aux questions posées lors de la séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (du 27 novembre 2002) fournie par le ministère des Transports du Canada] (Pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1,5 «13»)

At 12:40 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, December 2, 2002
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 12:45 p.m. in room 172-E, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, P.C., and Wiebe (9).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 1:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:30 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the Committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.)

APPEARING:

The Honourable David Michael Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport.

WITNESSES:

From the Senate:

Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

As an individual:

Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of
Nelligan O'Brien Payne LLP, Ottawa.

From the Royal Canadian Mounted Police (RCMP):

Mr. Garry Loepky, Deputy Commissioner, Operations;

Mr. R.J. (Ray) Bonnell, Superintendent, Officer in Charge,
Protective Services Branch.

À 12 h 40, il est convenu de lever la séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 12 h 45, dans la salle 172-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, c.p., et Wiebe (9).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; major-général (à la retraite) Keith McDonald, principal conseiller militaire; M. Paul Dingleline, conseiller en sécurité nationale; surintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du ministère de la Défense nationale; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité délibère à huis clos de ses travaux futurs.

À 13 h 25, le comité suspend ses délibérations.

À 13 h 30, le comité entame la séance publique, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude de la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 1 en date du lundi 4 novembre 2002.)

COMPARAÎT:

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député, ministre
des Transports.

TÉMOINS:

Du Sénat:

M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire.

À titre personnel:

M. John Patrick Nelligan, associé principal, Cabinet d'avocats
Nelligan O'Brien Payne LLP, Ottawa.

De la Gendarmerie royale du Canada (GRC):

M. Garry Loepky, sous-commissaire à la police
opérationnelle;

M. R.J. (Ray) Bonnell, surintendant, officier responsable,
Direction des services de protection.

From the Department of Transport Canada:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Mr. Jacques Pigeon, Senior General Counsel and Head, Department of Justice, Legal Services.

Mr. Audcent made a statement. Mr. Nelligan made a statement. Mr. Audcent and Mr. Nelligan responded to questions.

At 2:04 p.m. the committee suspended its sitting.

At 2:06 p.m. the committee resumed its sitting.

Mr. Loeppky made a statement and with Mr. Bonnell responded to questions.

At 3:35 p.m. the committee suspended its sitting.

At 3:40 p.m. the committee continued its meeting.

The Honourable Minister Collenette made a statement and, along with Mr. Elliott and Mr. Pigeon, responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- ["Opening Address" by Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations, RCMP] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 "14")
- ["Opening Remarks" by The Honourable David Collenette, Minister of Transport] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 "15")
- ["Rights and obligations of witnesses appearing before the Standing Senate Committee on National Security and Defence", by Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 5 "16")

At 5:15 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:20 p.m., the committee continued its meeting *in camera* in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 6 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, December 9, 2002
(10)

English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 1:15 p.m. in room 166-E, Centre Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Day, Forrestall, Kenny, Meighen and Smith, P.C. (7).

De Transports Canada:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté;

M. Jacques Pigeon, avocat général principal et directeur, ministère de la Justice, Services juridiques.

M. Audcent fait un exposé, suivi de M. Nelligan. MM. Audcent et Nelligan répondent aux questions.

À 14 h 04, le comité suspend ses travaux.

À 14 h 06, le comité reprend ses travaux.

M. Loeppky fait un exposé puis, avec l'aide de M. Bonnell, répond aux questions.

À 15 h 35, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 40, le comité reprend ses travaux.

L'honorable ministre Collenette fait une déclaration puis, avec l'aide de M. Elliott et de M. Pigeon, répond aux questions.

En conformité à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents qui suivent ont été déposés comme pièces auprès du greffier.

- [«Opening Address» de Garry Loeppky, sous-commissaire à la police opérationnelle, GRC] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 5 «14»)
- [«Discours d'ouverture» de l'honorable David Collenette, ministre des Transports] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 5 «15»)
- [«Rights and obligations of witnesses appearing before the Standing Senate Committee on National Security and Defence», de Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 5 «16»)

À 17 h 15, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 20, le comité poursuit ses délibérations à huis clos, dans la salle 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 18 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 9 décembre 2002
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 13 h 15, dans la salle 166-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Day, Forrestall, Kenny, Meighen et Smith, c.p. (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer; Dan Turner, Writer; Robin Hay, Office of Senator Meighen.

The committee proceeded to consider a draft agenda.

At 5:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 10, 2002
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 2:55 p.m. in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen and Smith, P.C. (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Robin Hay, Office of Senator Meighen.

The committee proceeded to consider a draft report.

At 3:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; Mgén (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller en sécurité nationale; surintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; Lcol David Belovich, agent de liaison du ministère de la Défense nationale; Veronica Morris, agente de communication; Dan Turner, rédacteur; Robin Hay, bureau du sénateur Meighen.

Le comité entame son examen d'une ébauche de programme de travaux futurs.

À 17 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 10 décembre 2002
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 14 h 55, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen et Smith, c.p. (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, attaché de recherche; Mgén (à la retraite) Keith McDonald, principal conseiller militaire; M. Paul Dingleline, conseiller en sécurité nationale; Robin Hay, bureau du sénateur Meighen.

Le comité examine une ébauche de rapport.

À 15 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 5, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, to examine and report on the need for national security policy for Canada, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, and to adjourn from place to place within Canada and to travel inside and outside Canada, for the purpose of such study.

Pursuant to Section 2:07 of the *Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 5 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi, 30 octobre 2002 à étudier, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, demande respectueusement que le comité soit autorisé à retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire, ainsi qu'à s'ajourner d'un lieu à l'autre au Canada et de voyager à l'intérieur et à l'extérieur du Canada aux fins de ses travaux.

Conformément à l'article 2:07 des *Directives régissant le financement des Comités du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

APPENDIX (A) TO THE REPORT
STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

Examination on the need for a national security policy for Canada

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST, 2003**

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

- (a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;
- (b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;
- (c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and
- (d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

“b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;”.

After debate,

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES	\$	127,900
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS	\$	252,595
ALL OTHER EXPENDITURES	\$	10,500
TOTAL	\$	390,995

The foregoing budget was approved by the Standing Senate Committee on National Security and Defence on Monday, November 18, 2002.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is being considered.

Date

Senator Colin Kenny, Chair, Standing Senate Committee on
National Security and Defence

Date

Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

EXPLANATION OF COST ELEMENTS

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Professional Services (0401)

Senior Military Adviser

4 months at \$3,600 \$ 14,400

Military Adviser, Enlisted Personnel

3 honoraria at \$250 \$ 750

National Security Adviser

4 months at \$3,000 \$ 12,000

Communications Consultant

30 days at \$180 \$ 5,400

Writer-editor-researcher

30 days at \$800 (2 to 3 reports) \$ 25,600

Consultant — U.S. Fact-Finding Trip

25 days at \$800 \$ 20,000

Clerical assistance

\$ 13,000

Total \$ 91,150

2. Reporting and Transcribing Services (0403)

6 days at \$2,200 = \$13,200

6 days at \$300 = \$1,800 \$ 15,000

Total \$ 15,000

3. Translation and Interpretation Services (0412)

Interpretation Equipment

6 days at \$2,500 = \$15,000 \$ 15,000

Total \$ 15,000

4. Working meals (0415) \$ 5,000

5. Hospitality (0410) \$ 1,000

6. Conference registration (0406) \$ 750

TOTAL \$ 127,900

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A)

1. Travel Expenses (0201)

A) Trip — public hearings and fact finding Regina, Moose Jaw, Edmonton, Cold Lake January 2003 (6 days)

Senators

Clerk

Advisers

Researcher

Media Relations

French Court Reporter

Interpreters (Regina / Edmonton)

9 Participants

1) Air Transportation

Ottawa — Regina; Edmonton — Ottawa

\$ 10,500

Charter Regina — Edmonton \$ 7,500

Charter Edmonton — Cold Lake

9 x \$2,570 (business class) = \$23,130

2 Senators live in West so reduce amount to \$20,000 \$ 20,000

1 x \$2,220 (economy class) \$ 2,220

Non-refundable tickets \$770 x 9 \$ 6,930

Total - Air Transportation \$ 47,150

(b) Ground Transportation

Taxis to and from airports \$25 x 4 x 19	\$	1,900
---	----	-------

Bus rental	\$	750
------------	----	-----

Total — Ground Transportation	\$	2,650
--------------------------------------	-----------	--------------

(c) Hotel Accommodations

Senators & Clerk 10 x 5 nights at \$195	\$	9,750
--	----	-------

Committee Staff 5 x 6 nights at \$195	\$	5,850
--	----	-------

Other Staff 4 x 4 nights at \$195	\$	3,120
--------------------------------------	----	-------

Total — Hotel Accommodations	\$	18,720
-------------------------------------	-----------	---------------

(d) Per Diem

Senators & Clerk 10 x 6 days at \$70	\$	4,200
---	----	-------

Committee Staff 5 x 7 days at \$70	\$	2,450
---------------------------------------	----	-------

Other Staff 4 x 5 days at \$70	\$	1,400
-----------------------------------	----	-------

Total — Per Diem	\$	8,050
-------------------------	-----------	--------------

(e) Miscellaneous	\$	3,000
--------------------------	-----------	--------------

TOTAL TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A)	\$	79,570
--	-----------	---------------

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (B)**1. Travel Expenses (0201)****(B) Trip — public hearings****Vancouver (2 days) — Calgary (2 days)****February 2003**

9 Senators

1 Clerk

3 Consultants

1 Researcher

1 Media Relations

1 Court Reporter

3 Interpreters

19 Participants

(a) Air Transportation

Ottawa — Vancouver — Calgary — Ottawa

9 x \$4,517 (business class) = \$40,653

2 Senators live in West so reduce amount to \$37,000	\$	37,000
--	----	--------

1 x \$3,875 (economy class)	\$	3,875
-----------------------------	----	-------

1 x \$3,760 (economy class)	\$	3,760
-----------------------------	----	-------

Non-refundable tickets \$1,000 x 9	\$	9,000
------------------------------------	----	-------

Total - Air Transportation	\$	49,875
-----------------------------------	-----------	---------------

(b) Ground Transportation

Taxis \$25 x 6 x 19	\$	2,850
------------------------	----	-------

Total — Ground Transportation	\$	2,850
--------------------------------------	-----------	--------------

c) Hotel Accommodations

Senators & Clerk 10 x 5 nights at \$195	\$	9,750
Committee Staff 9 x 6 nights at \$195	\$	10,530
Total — Hotel Accommodations	\$	20,280

d) Per Diem

Senators & Clerk 10 x 6 days at \$70	\$	4,200
Committee Staff 9 x 7 days at \$70	\$	4,410
Total — Per Diem	\$	8,610

e) Miscellaneous	\$	3,000
-------------------------	-----------	--------------

TOTAL		
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (B)	\$	84,615

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (C)**. Travel Expenses (0201)****C) Fact-finding Washington D.C.
March 2003**

Senators
Clerk
Consultants
Researcher
Media Relations
5 Participants

a) Air Transportation

Ottawa — Washington — Ottawa		
Senators & Clerk 10 x \$2,000	\$	20,000
Non-refundable tickets \$500 x 5	\$	2,500
Total - Air Transportation	\$	22,500

b) Ground Transportation

Taxis \$150 x 15	\$	2,250
Bus \$800 x 4	\$	3,200
Total — Ground Transportation	\$	5,450

c) Hotel Accommodations

15 x 4 nights at \$325	\$	19,500
Total — Hotel Accommodations	\$	19,500

d) Per Diem

15 x 6 days at \$70	\$	7,500
Total — Per Diem	\$	7,500

e) Miscellaneous	\$	5,460
-------------------------	-----------	--------------

TOTAL		
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (C)	\$	60,410

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (D)**1. Travel Expenses (0201)****(D) Fact-finding Windsor
February 2003**

(3 days — 2 nights)

4 Senators

1 Clerk

1 Staff

6 Participants

(a) Air Transportation

Ottawa — Windsor — Ottawa

Senators & Clerk

6 x \$900

\$ 5,400

Total - Air Transportation

\$ 5,400

(b) Ground Transportation

\$25 x 6 x 4

\$ 600

Total — Ground Transportation

\$ 600

(c) Hotel Accommodations

6 x 2 nights at \$195

\$ 2,340

Total — Hotel Accommodations

\$ 2,340

(d) Per Diem

6 x 3 days at \$70

\$ 1,260

Total — Per Diem

\$ 1,260

(e) Miscellaneous

\$ 400

TOTAL**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (D)**

\$ 10,000

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (E)**1. Travel Expenses (0201)****(E) Attendance at Conferences and Promotion of Reports**

Vancouver, Halifax, Washington

1 Senator per conference

(3 days — 2 nights) in North America

(5 days — 4 nights) in Europe

(a) Air Transportation

Ottawa — Vancouver — Ottawa

1 x \$4,000 (business class)

\$ 4,000

Ottawa — Halifax — Ottawa

1 x \$1,700 (business class)

\$ 1,700

Ottawa — Washington — Ottawa

1 x \$2,000

\$ 2,000

Total - Air Transportation

\$ 7,700

(b) Ground Transportation

\$ 400

(c) Hotel Accommodations

2 x 2 nights at \$195 (Canada)

\$ 780

1 x 2 nights at \$325 (US)

\$ 650

Total — Hotel Accommodations

\$ 1,430

(d) Per Diem

2x 3 days at \$70 (Canada)

\$ 420

1 x 3 days at \$100 (US)

\$ 300

Total — Per Diem

\$ 720

(e) Miscellaneous	\$	750	
2. Courier (0213)	\$	7,000	
TOTAL			
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (E)	\$	18,000	
TOTAL			
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS (A to E)			\$ 252,595
ALL OTHER EXPENDITURES			
1. Rental of meeting rooms (0500)	\$	2,500	
2. Purchase of stationery and books ((0702)	\$	2,000	
3. Miscellaneous (0799)	\$	6,000	
TOTAL			\$ <u>10,500</u>
GRAND TOTAL			\$ 390,995

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger, Director of Finance

Date

ANNEXE (A) AU RAPPORT
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada

DEMANDE D'AUTORISATION BUDGÉTAIRE
POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 2003

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

- a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;
- b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;
- c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;
- d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trent-septième soient déferés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES	127 900 \$
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS	252 595 \$
TOUTES AUTRES DÉPENSES	10 500 \$
TOTAL	390 995 \$

Le budget précité a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense le lundi 18 novembre 2002.

Les personnes soussignées ou leurs substituts seront présentes le jour de l'étude du budget.

_____	_____
Date	Sénateur Colin Kenny, président, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

_____	_____
Date	Président, Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

DÉTAIL DES COÛTS

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES

1. Services professionnels (0401)

Conseiller militaire principal 4 mois à 3 600 \$	14 400 \$
Conseiller militaire (gradés et hommes de troupes) 3 honoraires de 250 \$	750 \$
Conseiller en matière de sécurité nationale 4 mois à 3 000 \$	12 000 \$
Conseil en communications 30 jours à 180 \$	5 400 \$
Rédacteur-réviseur-attaché de recherche 30 jours à 800 \$ (2 à 3 rapports)	25 600 \$
Conseil — Mission d'étude aux É.-U. 25 jours à 800 \$	20 000 \$
Personnel de soutien	13 000 \$

Total 91 150 \$

2. Comptes-rendus et transcription (0403)

6 jours à 2 200 \$ = 13 200 \$	
6 jours à 300 \$ = 1 800 \$	15 000 \$

Total 15 000 \$

3. Traduction et interprétation (0412)

Matériel d'interprétation 6 jours à 2 500 \$ = 15 000 \$	15 000 \$
---	-----------

Total 15 000 \$

4. Repas d'affaires (0415) 5 000 \$

5. Frais de représentation (0410) 1 000 \$

6. Inscriptions - Conférences (0406) 750 \$

TOTAL
SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES SERVICES 127 900 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (A)

1. Frais de déplacement (0201)

(A) Voyage — Audiences publiques et mission d'information
Regina, Moose Jaw, Edmonton, Cold Lake
Janvier 2003 (6 jours)

9 sénateurs
1 greffier
3 conseils
1 attaché de recherche
1 agent des relations avec les médias
1 sténographe judiciaire francophone
3 interprètes (Regina / Edmonton)
19 personnes

a) Transport aérien

Ottawa — Regina; Edmonton — Ottawa	
Vol nolisé Regina — Edmonton	10 500 \$
Vol nolisé Edmonton — Cold Lake	7 500 \$
9 x 2 570 \$ (classe affaires) = 23 130 \$	
2 sénateurs vivant dans l'Ouest, le montant est ramené à 20 000 \$	20 000 \$
1 x 2 220 \$ (classe économique)	2 220 \$
Billets non remboursables 770 \$ x 9	6 930 \$
Total - Transport aérien	47 150 \$

b) Transport terrestre

Taxis en provenance et à destination des aéroports 25 \$ x 4 x 19	1 900 \$
Location d'autobus	750 \$

Total — Transport terrestre **2 650 \$**

c) Hôtel

Sénateurs et greffier 10 x 5 nuits à 195 \$	9 750 \$
Personnel du Comité 5 x 6 nuits à 195 \$	5 850 \$
Autre personnel 4 x 4 nuits à 195 \$	3 120 \$

Total — Hôtel **18 720 \$**

d) Indemnités quotidiennes

Sénateurs et greffier 10 x 6 jours à 70 \$	4 200 \$
Personnel du Comité 5 x 7 jours à 70 \$	2 450 \$
Autre personnel 4 x 5 jours à 70 \$	1 400 \$

Total — indemnités quotidiennes **8 050 \$**

e) Divers **3 000 \$**

TOTAL
TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (A) **79 570 \$**

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (B)**1. Frais de déplacement (0201)****(B) Voyage — Audiences publiques****Vancouver (2 jours) — Calgary (2 jours)****Février 2003**

9 sénateurs
1 greffier
3 conseils
1 attaché de recherche
1 agent des relations avec les médias
1 sténographe judiciaire
3 interprètes
19 personnes

a) Transport aérien

Ottawa — Vancouver — Calgary — Ottawa 9 x 4 517 \$ (classe affaires) = 40 653 \$ 2 sénateurs vivant dans l'Ouest, le montant est ramené à 37 000 \$	37 000 \$
1 x 3 875 \$ (classe économique)	3 875 \$
1 x 3 760 \$ (classe économique)	3 760 \$
Billets non remboursables 1 000 \$ x 9	9 000 \$

Total - Transport aérien **49 875 \$**

b) Transport terrestre

Taxis 25 \$ x 6 x 19	2 850 \$
-------------------------	----------

Total — Transport terrestre **2 850 \$**

c) Hôtel		
Sénateurs et greffier 10 x 5 nuits à 195 \$	9 750 \$	
Personnel du Comité 9 x 6 nuits à 195 \$	10 530 \$	
Total — Hôtel		20 280 \$
d) Indemnités quotidiennes		
Sénateurs et greffier 10 x 6 jours à 70 \$	4 200 \$	
Personnel du Comité 9 x 7 jours à 70 \$	4 410 \$	
Total — Indemnités quotidiennes		8 610 \$
e) Divers		3 000 \$
TOTAL		
TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (B)		84 615 \$

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (C)**1. Frais de déplacement (0201)**

(C) Mission d'information – Washington
Mars 2003

9 sénateurs
1 greffier
3 conseils
1 attaché de recherche
1 agent des relations avec les médias
15 personnes

a) Transport aérien

Ottawa — Washington — Ottawa
Sénateurs et greffier
10 x 2 000 \$ 20 000 \$
Billets non remboursables 500 \$ x 5 2 500 \$
Total - Transport aérien 22 500 \$

b) Transport terrestre

Taxis
150 \$ x 15 2 250 \$
Autobus
800 \$ x 4 3 200 \$
Total — Transport terrestre 5 450 \$

c) Hôtel
15 x 4 nuits 325 \$ 19 500 \$
Total — Hôtel 19 500 \$

d) Indemnités quotidiennes
15 x 6 jours à 70 \$ 7 500 \$
Total — indemnités quotidiennes 7 500 \$

e) Divers 5 460 \$

TOTAL
TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (C) 60 410 \$

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (D)**1. Frais de déplacement (0201)****(D) Mission d'information à Windsor
Février 2003**

(3 jours — 2 nuits)

4 sénateurs

1 greffier

1 employé

6 personnes

a) Transport aérien

Ottawa — Windsor — Ottawa

Sénateurs et greffier

6 x 900 \$

5 400 \$

Total - Transport aérien**5 400 \$****b) Transport terrestre**

25 \$ x 6 x 4

600 \$

Total — Transport terrestre**600 \$****c) Hôtel**

6 x 2 nuits à 195 \$

2 340 \$

Total — Hôtel**2 340 \$****d) Indemnités quotidiennes**

6 x 3 jours à 70 \$

1 260 \$

Total — Indemnités quotidiennes**1 260 \$****e) Divers****400 \$****TOTAL****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (D)****10 000 \$****TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (E)****1. Frais de déplacement (0201)****(E) Participation à des conférences et promotion des rapports
Vancouver, Halifax, Washington**

1 sénateur par conférence

(3 jours — 2 nuits) en Amérique du Nord

(5 jours — 4 nuits) en Europe

a) Transport aérien

Ottawa — Vancouver — Ottawa

1 x 4 000 \$ (classe affaires)

4 000 \$

Ottawa — Halifax — Ottawa

1 x 1 700 \$ (classe affaires)

1 700 \$

Ottawa — Washington — Ottawa

1 x 2 000 \$

2 000 \$

Total - Transport aérien**7 700 \$****b) Transport terrestre****400 \$****c) Hôtel**

2 x 2 nuits à 195 \$ (Canada)

780 \$

1 x 2 nuits à 325 \$ (E.-U.)

650 \$

Total — Hôtel**1 430 \$****d) Indemnités quotidiennes**

2 x 3 jours à 70 \$ (Canada)

420 \$

1 x 3 jours à 100 \$ (E.-U.)

300 \$

Total — Indemnités quotidiennes**720 \$**

e) Divers	750 \$	
2. Courier (0213)	7 000 \$	
TOTAL TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (E)		18 000 \$
TOTAL TRANSPORT ET COMMUNICATIONS (A à E)		252 595 \$
TOUTES AUTRES DÉPENSES		
1. Location de salles de réunion (0500)	2 500 \$	
2. Articles de papeterie et livres (0702)	2 000 \$	
3. Divers (0799)	6 000 \$	
TOTAL		<u>10 500 \$</u>
TOTAL GÉNÉRAL		390 995 \$

Cette demande de budget a été examinée par l'Administration du Sénat.

Heather Lank, Greffier principal, Comités et législation privée

Date

Richard Ranger, Directeur des finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, December 5, 2002

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on National Security and Defence for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2003 for the purpose of its Special Study on the need for a national security policy for Canada, as authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 87,900
Transportation and Communications	\$ 102,570
Other Expenditures	\$ <u>8,700</u>
Total	\$ 199,170

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 5 décembre 2002

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003 aux fins de leur Étude spéciale sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	87 900 \$
Transports et communications	102 570 \$
Autres dépenses	<u>8 700 \$</u>
Total	199 170 \$

Respectueusement soumis

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, December 2, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:30 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by looking at the issue of airport security.

My name is Colin Kenny, from Ontario, and I chair the committee. On my immediate right is our Deputy Chair, the distinguished Senator Michael Forrestall from Nova Scotia. After an early career as a journalist with the *Halifax Chronicle-Herald* and as an airline executive, Senator Forrestall entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. He served the constituents of Dartmouth as their Member of the House of Commons for 25 years and for the past 12 years as their Senator. Senator Forrestall was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport in 1985 and 1986. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of Canada's Armed Forces, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

On my extreme right is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan — one of Saskatchewan's leading citizens — who has been a highly successful farmer and a member of the Saskatchewan Legislative Assembly. In 1994, he became the first farmer to be appointed Lieutenant-Governor of the province in almost 50 years. Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Centre district of the province, and from 1968 to 1970, he was owner and president of L & W Feeders Limited. Senator Wiebe is Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, which is currently examining the impact of climate change on farming and forestry practices across the country.

Beside him is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate in economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, Senator Atkins received an Honorary Doctorate in Civil Law in 2000 from his alma mater. During his time as a senator, he has championed the cause of the Canadian Merchant Navy veterans and is a member of our subcommittee on Veterans Affairs. Currently, Senator Atkins is Chair of the Senate Conservative Caucus and is Deputy Chair of

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 9 h 30 en vue d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et présenter un rapport sur la question.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: C'est pour moi un plaisir de vous accueillir au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité en nous penchant plus particulièrement sur la sécurité aéroportuaire.

Je suis Colin Kenny, de l'Ontario, et je préside le comité. Immédiatement à ma droite se trouve le vice-président, le distingué sénateur Michael Forrestall, de Nouvelle-Écosse. Après un début de carrière comme journaliste au *Chronicle-Herald* de Halifax et cadre d'une compagnie aérienne, le sénateur Forrestall s'est lancé dans la politique et a été élu une première fois à la Chambre des communes en 1965. Il a servi les électeurs de Dartmouth comme député pendant 25 ans et, au cours des 12 dernières années, comme sénateur. Le sénateur Forrestall a été nommé secrétaire parlementaire du ministre des Transports en 1985 et 1986. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé particulièrement aux questions de défense, siégeant à de nombreux comités parlementaires, dont le Comité spécial mixte sur l'avenir des forces armées canadiennes en 1993, et représentant le Canada à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

À l'extrême droite se trouve le sénateur Jack Wiebe, de la Saskatchewan — l'un des plus éminents citoyens de cette province — un agriculteur très chevronné et ancien membre de l'assemblée législative de la Saskatchewan. En 1994, il est devenu le premier agriculteur à être nommé lieutenant-gouverneur de la province depuis presque 50 ans. Le sénateur Wiebe s'est d'abord taillé une réputation en Saskatchewan comme une personnalité éminente du monde agricole. Lui et sa famille ont construit une exploitation prospère dans la région centrale de la province et, de 1968 à 1970, a été propriétaire et président de L & W Feeders Limited. Le sénateur Wiebe est vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, qui se penche actuellement sur les effets du changement climatique sur les pratiques agricoles et forestières à travers le pays.

À côté de lui se trouve le sénateur Norman Atkins, de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986 fort de sa connaissance intime du domaine des communications. Il a conseillé à ce titre M. Davis, alors premier ministre de l'Ontario. Diplômé en sciences économiques de l'Université Acadia, à Wolfville en Nouvelle-Écosse, le sénateur Atkins s'est vu décerner par celle-ci un doctorat honoraire en droit civil, en 2000. Dans l'exercice de son mandat de sénateur, il s'est fait le champion de la cause des anciens de la marine marchande canadienne et il siège à notre Sous-comité des anciens combattants. À l'heure actuelle, le

the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Beside him is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. An accomplished educator, she also has an extensive record of community involvement. Senator Cordy earned a teaching certificate from the Nova Scotia Teacher's College and a Bachelor of Education from Mount St. Vincent University. She has served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and is Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada. In addition to serving on our committee, she is also a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs that recently released a landmark report on health care. Senator Cordy is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly and has just returned from meetings in Istanbul.

On the far left is Senator Joe Day from New Brunswick. He holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College in Kingston, an LLB from Queen's University and a Master of Laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, Senator Day had a distinguished and successful private practice. His legal interests include patent and trademark law and intellectual property issues. Senator Day is the Deputy Chair of the Standing Senate Committee on National Finance that has just finished studying the Supplementary Estimates and is now looking at the operations of the National Capital Commission and the Treasury Board's role in granting emergency funds. He is also a member of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, which is just finishing its study on intercity busing. In addition, he serves as Deputy Chair of the Subcommittee on Veteran's Affairs.

Beside him is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers. A Juno-Award-winning musician, Senator Banks is an international standard bearer for Canadian culture. From 1968 to 1983, he was the host of *The Tommy Banks Show*. He also served as guest conductor with symphony orchestras throughout Canada and the United States. In 1991, Senator Banks was named an Officer of the Order of Canada, and in 1993, was awarded the Alberta Order of Excellence. Senator Banks is Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is currently studying Bill C-5, the Species at Risk Act.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of major issues facing Canada and have produced a report entitled, "Canadian Security and Military Preparedness."

sénateur Atkins préside le caucus des sénateurs conservateurs et est vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À côté de lui se trouve le sénateur Jane Cordy, de Nouvelle-Écosse. Pédagogue accomplie, elle a de longue date joué un rôle éminent dans la collectivité. Le sénateur Cordy est titulaire d'un certificat d'enseignante du Collège des enseignants de Nouvelle-Écosse et d'un baccalauréat en éducation de l'Université Mount St. Vincent. Elle a siégé comme vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission et est actuellement présidente du conseil arbitral pour la région Halifax de Développement des ressources humaines Canada. Outre son siège à notre comité, elle est également membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, qui a récemment publié un rapport sur le système de santé qui a fait grand bruit. Le sénateur Cordy participe activement à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN et rentre juste d'une réunion de celle-ci à Istanbul.

À l'extrême gauche se trouve le sénateur Joe Day, du Nouveau-Brunswick. Il est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal de Kingston, d'un baccalauréat en droit de l'Université Queen's et d'une maîtrise en droit d'Osgoode Hall. Avant sa nomination au Sénat en 2001, le sénateur Day a connu une remarquable carrière d'avocat en cabinet privé. Il s'intéresse tout particulièrement au droit des brevets et marques commerciales et aux questions de propriété intellectuelle. Le sénateur Day est vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales qui vient de boucler son étude du budget supplémentaire des dépenses et qui se penche actuellement sur le fonctionnement de la Commission de la capitale nationale et sur le rôle du Conseil du Trésor en matière d'octroi de fonds d'urgence. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui met la dernière main à son étude sur le transport interurbain par autocar. Il est en outre vice-président du Sous-comité des anciens combattants.

À côté de lui se trouve le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Le sénateur Banks est bien connu des Canadiens comme l'un de nos artistes de spectacle les plus accomplis et aux talents multiples. Musicien lauréat du prix Juno, le sénateur Banks est l'un des chantres de la culture canadienne dans le monde. De 1968 à 1983, il a été l'animateur de l'émission *The Tommy Banks Show*. Il a également été chef invité de plusieurs orchestres symphoniques du Canada et des États-Unis. En 1991, le sénateur a été élevé au rang d'Officier de l'Ordre du Canada et s'est vu décerner en 1993 l'Alberta Order of Excellence. Le sénateur Banks est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui étudie actuellement le projet de loi C-5, la Loi sur les espèces en péril.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent à avoir pour mandat d'examiner les questions de sécurité et de défense. Au cours des 16 derniers mois, nous avons publié un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense», consécutif à une étude de sept mois des principaux enjeux auxquels le Canada est confronté dans ce domaine.

We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility." This past week our committee released a report entitled "For an Extra 130 Bucks...Update on Canada's Military Crisis, a View from the Bottom Up."

The Senate has now asked our committee to examine the need for a national security policy. Today we focus on airport security. So far, our committee has visited airports in Montreal and Vancouver and held hearings on this subject in Toronto in June and in Ottawa during the summer and fall.

Last Wednesday we heard from Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada. The committee did not have sufficient time to complete our questions, so we agreed to have a second round today.

Mr. Elliott, welcome once again to the committee. Could you please introduce your colleagues to us?

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada: Yes. Honourable senators, to my right is Janet Luloff, Acting Director for Regulatory Affairs in our security and emergency preparedness directorate. On my left is John Barrette, the Director of Security Operations in that directorate.

The Chairman: Thank you. Once again, welcome back. Thank you for taking the time to come and help us with this study.

Senator Banks: When we spoke on Wednesday last, Mr. Elliott, I had asked you a question about the approximate present percentage of bags that are being screened, that is, checked baggage. You had said that you might ask the minister whether you could make that information available to us. I had asked that you do that through the clerk. Have you had a conversation in that respect? Can you tell us anything about that now?

Mr. Elliott: I have had a discussion with the minister. I am not in a position to add anything to what I indicated on Wednesday.

Senator Banks: Should we ask the minister about that question?

Mr. Elliott: Yes.

Senator Banks: I remind you that we are not after specifics; we are after a ballpark figure.

As we said before, everyone who flies knows that all carry-on baggage is carefully and well screened. I do not believe that anyone complains about that any more.

Checked baggage is an area of concern, the baggage that we check in at an airline counter, which goes down a hole to be seen next at the final destination, one hopes. The United States has undertaken to have 100 per cent of that checked baggage screened in fairly short order. Many of their major airports have been

Nous avons également publié un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne». La semaine dernière notre comité a déposé un rapport intitulé «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut».

Le Sénat a maintenant demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique sécuritaire nationale. Aujourd'hui, nous nous concentrons sur la sécurité aéroportuaire. Jusqu'à présent, notre comité a visité les aéroports de Montréal et de Vancouver et a tenu des audiences sur ce sujet en juin à Toronto et durant l'été et l'automne à Ottawa.

Mercredi dernier, nous avons entendu M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada. Le comité n'a pas eu suffisamment de temps pour poser toutes ses questions, et c'est pourquoi nous avons une autre séance avec lui aujourd'hui.

Monsieur Elliott, soyez de nouveau le bienvenu à notre comité. Pourriez-vous nous présenter vos collègues, je vous prie?

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada: Oui. Honorables sénateurs, à ma droite se trouve Janet Luloff, directrice par intérim des affaires réglementaires de notre Direction générale de la sûreté et des préparatifs d'urgence. À ma gauche se trouve Jean Barrette, le directeur des Opérations de sécurité, de la même direction générale.

Le président: Merci. Bienvenue, encore une fois. Merci d'avoir pris le temps de venir nous aider avec cette étude.

Le sénateur Banks: Lors de notre réunion de mercredi dernier, monsieur Elliott, je vous avais demandé quel était le pourcentage approximatif des bagages contrôlés, et j'entends par là les bagages enregistrés. Vous avez indiqué que vous demanderiez au ministre si vous pouviez nous communiquer ce renseignement. Je vous avais demandé de le faire par l'intermédiaire de la greffière. Avez-vous eu cette conversation avec le ministre? Pouvez-vous nous répondre maintenant?

M. Elliott: J'en ai parlé avec le ministre. Je ne suis pas en mesure d'ajouter quoi que ce soit à ce que je vous ai dit mercredi.

Le sénateur Banks: Devrions-nous poser la question au ministre lui-même?

M. Elliott: Oui.

Le sénateur Banks: Je vous rappelle que nous ne demandons rien de précis, seulement un chiffre approximatif.

Comme nous l'avons dit, quiconque prend l'avion sait que les bagages à main sont soigneusement vérifiés. Je ne crois pas que quiconque se plaigne encore de lacunes à cet égard.

Les bagages enregistrés, en revanche, sont une source de préoccupation, ces bagages que nous enregistrons au comptoir de la compagnie aérienne et qui disparaissent dans un trou et que l'on ne revoit qu'à la destination finale, si tout va bien. Les États-Unis se sont engagés à contrôler 100 p. 100 des bagages

doing that for well over a year now, long before September 11, beginning, for example, with Salt Lake City. Their target is January next, that is to say, a month from now.

We know that they will not entirely make that target, however, many airports will. They are fairly confident that the remainder that are not able to screen 100 per cent of the luggage now will be able to do so within the next couple of years at the outside. That is the American view.

Now, we have heard that the consensus from the international agreement to which Canada is adhering is that that should be achieved by 2006. You were hopeful that it might be achieved earlier than that, however, as that is a long way from now.

Given that the international agreement is among, I presume, nations from different continents, we are right next to the United States and many of our airplanes fly there and vice versa, what measures are we taking to fill that gap between our target date of 2006 and the American target time of January 2003? That is a fairly significant gap between us and our closest neighbour, and the place to which most of us fly internationally.

Mr. Elliott: As was mentioned, the screening of checked bags was the subject of discussion at the International Civil Aviation Organization prior to September 11, 2001. It was recognized that it was desirable to have countries move forward on screening the checked bags, particularly for explosives.

We have begun work in that regard. ICAO has indicated a date of January 1, 2006. A considerable amount of the money that is being provided to the Canadian Air Transport Security Authority is for the acquisition and deployment of explosive detection equipment. Prior to the creation of CATSA, the Minister of Transport announced that \$55.7 million, I believe, was being allocated to purchase that equipment.

CATSA has proceeded with other purchases. Initially, much of the equipment went towards the screening of carry-on bags. Equipment is now being deployed for the screening of checked bags. I believe that considerations of where that equipment will go and how soon screening will take place include, in part, a consideration with respect to the U.S.

One of our priorities is dealing with flights to the United States. Another is dealing with U.S. officials to give them some comfort with respect to the steps that we are taking in Canada that may impact on their security.

We have been concerned in many of the things that we have done since September 11 about the border between Canada and the United States and the free flow of goods and people across that border.

Senator Banks: That is important. I certainly do not believe that we should tap dance necessarily to the tune of the Americans, or anyone else. However, in terms of the priorities, what is the difference between the way we are doing it, aiming at 2006, and the way that the Americans are doing it, substantially meeting their goal of 100 per cent screening by next month? We are saying

enregistrés d'ici peu. Nombre de leurs grands aéroports le font maintenant depuis plus d'un an, depuis bien avant le 11 septembre, le premier étant celui de Salt Lake City. Leur objectif est janvier prochain, c'est-à-dire dans un mois.

Nous savons que l'objectif ne sera pas totalement rempli, mais de nombreux aéroports y parviendront. Ils sont à peu près assurés que les retardataires, ceux qui ne pourront contrôler 100 p. 100 des bagages aujourd'hui, seront en mesure de le faire dans deux ans ou plus. Voilà la perspective américaine.

Cela étant, on nous a dit aussi que le consensus des signataires de l'accord international, dont le Canada en est un, veut que cela soit réalisé d'ici 2006. Vous espériez pouvoir le faire plus tôt, cependant, car c'est une date très lointaine.

Étant donné que l'accord international est le fait, je présume, de pays situés sur différents continents, alors que nous sommes les voisins des États-Unis et que nombre de nos avions s'y rendent et inversement, quelle mesure prenons-nous pour combler cet écart entre notre date cible de 2006 et la date cible américaine de janvier 2003? C'est un écart plutôt considérable entre nous et notre plus proche voisin, la destination de la plupart de nos vols internationaux.

M. Elliott: Comme on l'a mentionné, l'inspection des bagages enregistrés faisait déjà l'objet de discussions à l'Organisation internationale de l'aviation civile avant le 11 septembre 2001. On jugeait déjà alors souhaitable que les pays procèdent au contrôle des bagages enregistrés, en particulier pour détecter les explosifs.

Nous avons mis les choses en train à cet effet. L'OACI a fixé l'échéance du 1^{er} janvier 2006. Une bonne part des crédits octroyés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est destinée à l'achat et au déploiement de matériel de détection d'explosifs. Avant la création de cette administration, le ministre des Transports avait annoncé que 55,7 millions de dollars, je crois, seraient affectés à l'achat de ce matériel.

L'ACTSA a procédé à d'autres achats. Initialement, une bonne partie de ce matériel a été consacré à l'inspection des bagages à main. On en déploie maintenant pour le contrôle des bagages enregistrés. Les décisions concernant les aéroports et la date de déploiement tiennent compte des États-Unis.

L'une de nos priorités est d'inspecter les vols à destination des États-Unis. Une autre est de rassurer les responsables américains quant aux mesures que nous prenons au Canada sur le plan de la sécurité.

Toute notre action depuis le 11 septembre privilégie la frontière entre le Canada et les États-Unis et la libre circulation des biens et personnes à travers cette frontière.

Le sénateur Banks: C'est important. Je ne suis pas de ceux qui pensent que nous devrions nécessairement danser au son de la musique américaine, ni celle de quiconque d'autre. Cependant, s'agissant des priorités, quelle est la différence entre notre façon de faire les choses, en visant 2006, et la façon dont les Américains s'y prennent, eux qui vont pratiquement remplir leur objectif de

we will substantially meet that goal in 2006. What is the difference in the priorities? Is there something that I do not understand? There must be something that I do not understand here. If we believe it is necessary at all, why can we not do it in approximately the same timeline?

I am assuming that when the department determined that we were going to impose the \$12-per-person fee, it had some vague idea that that was going to cover the costs. Why is it going to take us, in effect, five years to do what the Americans will have done in two?

Mr. Elliott: Honourable senators, as I indicated, the intention is to get on with the screening of checked bags as quickly as possible.

You mentioned the financing. The Department of Finance and the Minister of Finance set the air traveller's security fee in the 2001 budget and the budget for the Canadian Air Transport Security Authority, including with respect to the purchase of equipment. Those funds are being provided to CATSA over the time frame that we have discussed.

Senator Banks: Is it money? Is it that we cannot do it approximately as quickly as, for example, the Americans, because we do not have enough money?

Mr. Elliott: I believe there are a number of considerations. CATSA has been provided with money over a number of years to purchase equipment.

When it comes to the screening of checked bags, there are a number of practical considerations as well.

Senator Banks: Surely the Americans face the same practical considerations that we do. They fly the same kind of airplanes over the same kind of distances. Flights between our two countries are, for all intents and purposes, "domestic" because of the enormous amount of traffic to which you have referred. What is the difference? What is the impediment that is keeping us from getting to the same place at approximately the same time?

Mr. Elliott: Certainly the Americans are experiencing some difficulty in meeting their time frames. I was just at a meeting of airport authorities in Salt Lake City. The airport authorities in the United States are very concerned about the practicality of getting high-volume screening systems, particularly, in place at an early date.

Senator Banks: Salt Lake City has been screening 100 per cent of their baggage since 2001.

Mr. Elliott: Perhaps just to clarify, the meeting that I attended was in Salt Lake City, but it was of airport authorities from across the United States and Canada.

Senator Banks: I guess there is no definable answer. We do things differently, and our priorities are different. If someone arrived here in a bottle they would likely say, "Well, these people are being efficient and these people are not being efficient."

100 p. 100 de bagages contrôlés le mois prochain? Nous disons que nous allons remplir cet objectif en 2006. Quelle est la différence entre les priorités? Y a-t-il quelque chose qui m'échappe? Il doit y avoir là quelque chose qui m'échappe. Si nous pensons que c'est nécessaire, pourquoi ne pouvons-nous pas le faire dans à peu près le même délai?

Je suppose que lorsque le ministère a décidé d'imposer le droit de 12 \$ par personne, il se disait que cela allait couvrir peu ou prou le coût. Pourquoi nous faudra-t-il, dans la pratique, cinq ans pour faire ce que les Américains auront fait en deux?

M. Elliott: Honorables sénateurs, comme je l'ai dit, notre intention est de procéder le plus rapidement possible à l'inspection des bagages enregistrés.

Vous avez mentionné le financement. Le ministère des Finances a fixé dans le budget de 2001 le droit pour la sécurité du transport aérien et le budget de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, notamment en vue de l'achat du matériel. Ces fonds sont fournis à l'ACSTA sur la période dont nous parlons.

Le sénateur Banks: Est-ce un problème d'argent? Est-ce que nous ne pouvons pas le faire aussi rapidement que les Américains, par exemple, par manque d'argent?

M. Elliott: Je pense que plusieurs considérations sont en jeu. L'ACSTA a reçu des crédits étalés sur plusieurs années pour acheter le matériel.

S'agissant de l'inspection des bagages enregistrés, il existe aussi diverses considérations pratiques.

Le sénateur Banks: Mais tout de même, les Américains font face aux mêmes difficultés pratiques que nous. Ils ont les mêmes types d'avion et des vols sur des distances similaires. Les vols entre nos deux pays sont, à toutes fins pratiques, des vols «intérieurs» étant donné l'énorme volume de trafic dont vous avez parlé. Quelle est la différence? Quel est l'obstacle qui nous empêche d'arriver au même endroit à peu près en même temps?

M. Elliott: Les Américains connaissent eux aussi des difficultés à respecter leurs échéances. J'étais récemment à une réunion des administrations aéroportuaires, à Salt Lake City. Les administrations américaines sont très préoccupées par la difficulté pratique de mettre en place des systèmes d'inspection à haut volume à une date rapprochée.

Le sénateur Banks: L'aéroport de Salt Lake City inspecte 100 p. 100 des bagages depuis 2001.

M. Elliott: Je précise que la réunion à laquelle j'assistais se tenait à Salt Lake City, mais regroupait des administrations aéroportuaires de tous les États-Unis et du Canada.

Le sénateur Banks: Je suppose qu'il n'y a pas d'explication simple. Nous faisons les choses différemment et nos priorités sont différentes. Si quelqu'un arrivait ici dans une bouteille, il dirait probablement: «Ces gens-là sont efficaces et ces autres ne le sont pas».

How would we answer that? It is taking us three or four years longer to do something that we agree is necessary. If we said it was not necessary, I would understand that. However, we do say it is necessary. Why would it take us three years longer when we are umbilically connected in terms of transportation? Is there a clear answer?

Mr. Elliott: I do not have a clear answer, senator. I believe I have raised issues with respect to money and practicality. The U.S. administration has adopted a date, which I think is based in part on their perception of the level of risk.

Many airport authorities at the meeting I attended would suggest that Canada is taking a more practical approach than that adopted in the United States. However, I really do not have a view on that.

The Chairman: In order to have a better understanding of your position, Mr. Elliott, your first comment was that Finance Canada is providing CATSA with a certain amount of money. The implication was that they are not providing them with enough money to move at the same speed as the Americans.

The second point you made to us was that there were problems with the facilities, and Senator Banks said the facilities must be about the same as in the United States. Could you clarify how ours are different from theirs?

The third point you have raised with us is the different perception of risk.

Could you clarify those three points for the committee, please?

Mr. Elliott: First of all, with respect to finances, Senator, I indicated that the budget established for CATSA, as set out in the December 2001 budget statement by the Minister of Finance, provides CATSA with funds over a number of years for the purchase of equipment.

It may be a little chicken and eggish. The time frame established for the deployment of explosive detection equipment and the budget are on the same cycle, so I am not sure how you would determine cause and effect.

I was not suggesting any significant differences at airports in Canada as compared to the United States. Putting high-volume explosive detection screening equipment in American airports and Canadian airports is a complicated challenge. In some instances, it requires changes to the physical layout of airports. Some of the equipment is quite large.

There are practical considerations with respect to installing a system. You cannot do it overnight.

I am not in a position to speak, based on any special knowledge, to the United States' perception of risk. As I said, their government has established a target date that is certainly in advance of ours.

The Chairman: Does CATSA have the capacity to borrow?

Que répondrions-nous à cela? Il nous faut trois ou quatre ans de plus pour faire une chose dont nous convenons qu'elle est nécessaire. Je comprendrais, si nous disions que ce n'est pas nécessaire. Mais nous affirmons que c'est nécessaire. Pourquoi nous faut-il trois ans de plus alors que nous sommes reliés par ce cordon ombilical qu'est le transport aérien? Existe-t-il une réponse claire?

M. Elliott: Je n'ai pas de réponse claire, sénateur. J'ai parlé du coût et des difficultés pratiques. L'administration américaine a adopté une date, qui est fondée en partie, je pense, sur sa perception du niveau de risque.

De nombreuses administrations aéroportuaires représentées à la réunion diraient que le Canada adopte une approche plus pratique que les Américains. Cependant, je n'ai réellement pas d'opinion à ce sujet.

Le président: Afin de mieux comprendre votre position, monsieur Elliott, vous avez commencé par dire que Finances Canada fournit à l'ACSTA un certain montant d'argent. Cela donne à entendre qu'il ne lui en fournit pas assez pour avancer aussi rapidement que les Américains.

Ensuite, vous avez parlé du problème des installations, et le sénateur Banks a dit que les installations doivent être à peu près les mêmes chez nous qu'aux États-Unis. Pouvez-vous préciser en quoi les nôtres diffèrent des leurs?

Le troisième élément que vous avez soulevé est une perception différente du risque.

Pourriez-vous clarifier ces trois points pour le comité, je vous prie?

M. Elliott: Tout d'abord, pour ce qui est du financement, sénateur, j'ai indiqué que le budget fixé à l'ACSTA dans la déclaration budgétaire de décembre 2001 du ministre des Finances, octroie à l'administration des crédits étalés sur un certain nombre d'années pour l'achat de matériel.

C'est peut-être un peu le problème de la poule et de l'oeuf. L'échéancier adopté pour le déploiement du matériel de détection d'explosifs et le budget suivent le même cycle, et je ne sais donc pas trop comment déterminer la cause et l'effet.

Je ne prétendais pas qu'il y a des différences sensibles entre les aéroports canadiens et américains. La mise en place de matériel de détection d'explosifs à haut volume représente un grand défi pour les aéroports américains comme pour les canadiens. Dans certains cas, il faut revoir l'aménagement des aéroports. Certaines de ces machines sont très grosses.

Il y a donc des considérations pratiques sur le plan de l'installation d'un système. On ne peut le faire du jour au lendemain.

Je ne suis pas en mesure de parler, en connaissance de cause, de la perception américaine du risque. Comme je l'ai dit, ce gouvernement a fixé une date cible qui est certainement en avance sur la nôtre.

Le président: Est-ce que l'ACSTA a le pouvoir d'emprunter?

Mr. Elliott: The answer to that question is a bit complicated. I may not be the best one to answer that, but I can tell you what I do know.

I believe they have the capacity to borrow, subject to the approval of either the Minister of Finance or the Treasury Board. I am not quite certain.

I know that the issue of CATSA's ability to borrow came up in the context of discussion and debate on the legislation that created it. My understanding at that time was that there was no impediment to borrowing in their legislation. Their corporate plans are approved by the Treasury Board. I believe that the Treasury Board could also approve borrowing.

The Chairman: If there were a lag in the taxes collected and they decided to proceed at a faster rate, would borrowing be a potential recourse?

Mr. Elliott: Yes. I might clarify it, Senator. Again, that is more a question for Finance Canada than for Transport Canada. However, the finances provided to CATSA do not come directly from the air security charge. Their finances are provided by appropriations on approval of their corporate plan. Their budgets are not completely in synch with the projected revenues from the air traveller's security charge.

The Chairman: We understand that. It is of great concern to this committee that we find it very difficult to trace where the funds go once they land in the Consolidated Revenue Fund. The Auditor General has also indicated that she will have some problems with it. I do not think you are the witness with whom we should be pursuing that, but we will pursue at some point.

Senator Banks: I am still dissatisfied with the nature of the answers to the question about the difference in alacrity with which we are tackling and achieving something we agree is necessary. I will leave here dissatisfied with the answers, because it sounds to me like the tail is wagging the dog. With respect to money, CATSA started spending money before we collected the \$12, so they got the money from somewhere. One assumes it was the Consolidated Revenue Fund. Did CATSA indeed begin to spend money before we began to collect the \$12?

Mr. Elliott: The bill appropriated funds to the authority.

Senator Banks: That means they began spending money almost immediately, before we even had an idea about a \$12 fee, so they do not have any trouble getting money. This is what I am worried about, and this is an analogy that we used earlier: If there is a fire, do not want somebody to tell me they will send the second fire truck as soon as they have the money, but it is budgeted for next year. We would need the fire trucks now. I will leave it there, because if we have agreed that these measures are necessary, I do not understand why we are going to be three or four years behind the Americans in substantially achieving them. I have not heard an answer yet today, other than money.

M. Elliott: La réponse à cette question est un peu complexe. Je ne suis peut-être pas le mieux placé pour la donner, mais je peux vous dire ce que je sais.

Je crois qu'elle a la capacité d'emprunter, sous réserve de l'agrément soit du ministre des Finances soit du Conseil du Trésor. Je ne sais pas lequel des deux.

Je sais que la question de la faculté de l'ACSTA d'emprunter est venue sur le tapis lors du débat sur la loi qui lui a donné naissance. J'ai cru comprendre à l'époque que rien dans la loi ne l'empêche d'emprunter. Son plan d'activité est approuvé par le Conseil du Trésor. Je pense donc que c'est lui aussi qui devra autoriser les emprunts.

Le président: Si les recettes provenant de la taxe ne suivaient pas le rythme et si l'administration décidait d'avancer plus vite, est-ce que le recours à l'emprunt serait une possibilité?

M. Elliott: Oui. Je dois apporter un éclaircissement, sénateur. Encore une fois, il vaudrait mieux poser cette question à Finances Canada qu'à Transports Canada. Cependant, les fonds dont dispose l'ACSTA ne proviennent pas directement du droit pour la sécurité du transport aérien. Ces fonds lui sont fournis par affectation de crédits après approbation de son plan d'activité. Ses budgets ne sont pas complètement en phase avec les recettes projetées provenant du droit pour la sécurité du transport aérien.

Le président: Nous le savons. La difficulté à retracer l'utilisation de cet argent une fois qu'il est versé au Trésor est une source de grande préoccupation pour notre comité. La vérificatrice générale a également formulé quelques réserves à cet égard. Je ne pense pas que vous soyez le témoin avec lequel nous devrions traiter de cela, mais nous le ferons à un moment donné.

Le sénateur Banks: Je ne suis toujours pas satisfait des réponses quant à la différence de rapidité avec laquelle nous entreprenons et réalisons quelque chose dont la nécessité est admise. Je repartirai d'ici insatisfait des réponses, car il me semble que la queue remue le chien. Pour ce qui est des fonds, l'ACSTA a commencé à dépenser de l'argent avant même la perception des 12 \$, et elle a donc trouvé de l'argent quelque part. Je suppose qu'il provenait du Trésor. Est-ce que l'ACSTA a effectivement commencé à dépenser avant la mise en place du droit de 12 \$?

M. Elliott: Le projet de loi a affecté des fonds à l'administration.

Le sénateur Banks: Cela signifie qu'elle a commencé à dépenser presque immédiatement, avant même que nous soyons informés des 12 \$, et elle n'a donc pas de difficulté à trouver des fonds. C'est cela qui m'inquiète et c'est une analogie que nous avons déjà utilisée. S'il y a un incendie, je ne veux pas que l'on me dise que l'on enverra le deuxième camion de pompier dès que l'on aura l'argent, mais qu'il est inscrit au budget de l'an prochain. Nous avons besoin du camion-citerne maintenant. Je m'en tiendrai là, mais si nous avons convenu que ces mesures sont nécessaires, je ne comprends pas pourquoi nous allons les réaliser seulement trois ou quatre ans après les Américains. Je n'ai pas entendu de réponse aujourd'hui, hormis l'argent.

When you say that the equipment is heavy, it is as heavy in Kalispell, Montana as in Lethbridge. When you say it is expensive, it is the same at Lax or Pearson. When you say it requires structural changes, yes, that would be true in both Chicago and Calgary. However, none of those things add up to anything other than what sounds to me like a budgeting/bureaucratic foul-up, which has us doing something we agree is necessary later than our neighbours. If you do not think it is necessary, that is the third question, which you said you could not address.

Everyone who flies knows that every airport is always under construction; it never stops. Edmonton, where I fly from every day, is under construction. Ottawa, where I end up every day or every week, is under construction. Toronto is under construction.

Senator Day: Saint John, New Brunswick is under construction.

Senator Banks: Halifax is under construction, Moncton; you cannot name one that is not.

Have we been able to intercede in the planning and construction that go on in those airports? I know that they are under the jurisdiction of local authorities in many cases. However, the department is still essentially the landlord, I believe.

Have we been able to make sure that the alterations going on in those airports, in respect of load-bearing capacity for those heavy machines and routing of baggage, take these new imperatives into account? Are we going to find, as so many of us notice with cities, that someone comes along, paves the street, then two weeks later it has to be dug up because the water main has to be fixed? Are the renovations underway in these airports, of which your department is the landlord, taking into account these new needs?

Mr. Elliott: I believe if the minister were here, he would point to the success of the government's policy on the devolution of airports as being evident in the capital investment in airports.

Senator Banks: We are making that capital investment every time we board an airplane.

Mr. Elliott: With respect to construction at airports across the country, the Canadian Air Transport Security Authority is directly involved in discussions about the requirements for equipment that CATSA will be installing and operating. There has been discussion with individual airports and with the Canadian Airports Council.

Certainly, it is no surprise to airports that equipment will need to be installed in their facilities. Mark Duncan, who is a vice-president with CATSA, and who I believe appeared before this committee, is the lead on dealing with airports.

Lorsque vous dites que le matériel est lourd, il est aussi lourd à Kalispell, au Montana, qu'à Lethbridge. Lorsque vous dites qu'il est coûteux, il coûte aussi cher à Los Angeles qu'à Pearson. Lorsque vous dites qu'il exige des changements structuraux, oui, c'est vrai aussi bien à Chicago qu'à Calgary. Cependant, aucun de ces facteurs n'explique rien et je ne peux que conclure que c'est dû à une aberration budgétaire/bureaucratique qui fait que nous réalisons plus tard que nos voisins une chose dont nous convenons qu'elle est nécessaire. Si vous ne pensez pas qu'elle est nécessaire, cela nous ramène à la troisième hypothèse, dont vous disiez que vous ne pouviez parler.

Tous ceux qui prennent l'avion savent que les aéroports sont sans cesse en travaux; cela n'arrête jamais. Edmonton, d'où je m'envole chaque jour, est en travaux. Ottawa, où j'aboutis chaque jour ou chaque semaine, est en travaux. Toronto est en travaux.

Le sénateur Day: Saint John, au Nouveau-Brunswick, est en travaux.

Le sénateur Banks: Halifax est en travaux, Moncton aussi; vous ne pouvez en nommer un qui ne le soit pas.

Avons-nous au moins notre mot à dire dans la planification et la construction de ces aéroports? Je sais qu'ils relèvent souvent d'administrations locales. Cependant, je crois que le ministère en reste le propriétaire.

Avons-nous pu assurer que les travaux en cours dans ces aéroports tiennent compte de ces nouveaux impératifs, de la force portante requise par ces lourdes machines et des circuits d'acheminement des bagages? Va-t-on s'apercevoir, comme on le voit chaque jour dans les villes, que l'on goudronne une rue un jour et que deux semaines plus tard on la défonce parce qu'il faut réparer la canalisation principale? Est-ce que les renovations en cours dans ces aéroports, dont votre ministère est le propriétaire, prennent en compte ces besoins nouveaux?

M. Elliott: Je pense que si le ministre était là, il ferait ressortir que la réussite de la politique gouvernementale de cession des aéroports est mise en évidence par l'investissement, dans ces aéroports.

Le sénateur Banks: C'est nous qui faisons cet investissement chaque fois que nous montons dans un avion.

M. Elliott: Pour ce qui est des travaux de construction dans les aéroports à travers le pays, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien participe directement à des discussions au sujet des conditions que requiert le matériel que l'ACSTA va installer et exploiter. Des discussions ont été entamées avec les aéroports individuellement et avec le Conseil des aéroports du Canada.

Les aéroports n'ignorent certainement pas que du matériel va devoir être installé dans leurs locaux. Mark Duncan, qui est le vice-président de l'ACSTA et qui, je crois, a comparu devant le comité, est le point de contact avec les aéroports.

There have been specific discussions. I cannot speak exhaustively on the topic, but I know that there have been discussions about the airports in Ottawa, Vancouver, Edmonton, Halifax and Toronto. Those airports are building facilities and adjusting their plans in order to accommodate the CATSA equipment.

An agreement has been reached with the airport authority in Timmins. I am aware of that because those discussions started before CATSA was created.

Senator Forrestall: You probably have some sense by now of the committee's frustration. Generally, we were somewhat pleased that the department will be introducing an enhanced restricted area pass system that will include the use of central data banks supporting the issuance, verification, cancellation and tracking of restricted area passes. The system will accommodate some form of a biometric indicator.

Could you give us some indication of whether the biometric indicator has been chosen? If it has, at what stage is the development of these passes? When might we expect to see them issued and in service?

I gather they are not now available on a universal basis. When do you expect them to be in place?

Mr. Elliott: Transport Canada has looked at a number of different biometrics. As I mentioned when I was here last week, my department has invested considerable resources in automated fingerprint identification systems. We have also done some work on iris scans. The Canada Customs and Revenue Agency has invested in that technology.

We have begun discussions with Canada Customs and Revenue Agency to try to coordinate our efforts. They work quite closely with us on the background check program for airport workers. I would say that fingerprint reading and iris scanning are the two leading candidates.

Regarding where we are with respect to implementing the enhanced system, the minister made an announcement on November 5, 2002. We have had some discussions with CATSA, and CATSA has had some preliminary discussions with airport authorities. My expectation is that it may take about a year for this new system to be implemented.

Senator Forrestall: Have you identified a preference for the type of system, or are you still open-minded about this? It will have flexible application requirements.

Mr. Elliott: I would say, senator, from a departmental perspective, our preference at this point is for fingerprints because that is technology that we are now using. We work with the RCMP to check criminal records. However, one of our partners, Canada Customs and Revenue Agency, has made investments in iris scanning, so there are some things to be worked out.

Il y a eu des discussions détaillées. Je ne connais pas parfaitement le dossier, mais je sais qu'il y a eu des discussions avec les aéroports d'Ottawa, Vancouver, Edmonton, Halifax et Toronto. Ces aéroports construisent des installations et adaptent leurs plans en fonction des équipements de l'ACSTA.

Un accord a été conclu avec l'administration aéroportuaire de Timmins. Je suis au courant car ces discussions ont démarré avant la création de l'ACSTA.

Le sénateur Forrestall: Vous commencez probablement à percevoir la frustration du comité. De manière générale, nous avons salué la mise en place par le ministère d'un système renforcé de carte d'accès aux zones réglementées, avec la mise en place de banques de données centrales aux fins de l'émission, de la vérification, de la résiliation et du traçage des laissez-passer. Ce système autorisera l'emploi d'indicateurs biométriques.

Pouvez-vous nous dire si un lecteur biométrique a été choisi? Si oui, à quel stade de développement sont ces cartes? Quand peut-on compter qu'elles seront mises en service?

Je suppose qu'elles ne sont pas universellement disponibles aujourd'hui. Quand pensez-vous qu'elles seront mises en place?

M. Elliott: Transports Canada a examiné plusieurs systèmes biométriques. Comme je l'ai indiqué la semaine dernière, mon ministère a investi considérablement dans des systèmes d'identification par empreinte digitale automatisés. Nous avons également fait un peu de travail sur la reconnaissance rétinienne. L'Agence douane et revenu Canada a investi dans cette technologie.

Nous avons entamé des pourparlers avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour tenter de coordonner nos efforts. Elle travaille en collaboration très étroite avec nous sur le programme de vérification des antécédents des travailleurs aéroportuaires. Je dirais que la dactyloscopie et la rétinoscopia sont les deux candidats en tête.

Quant à savoir où nous en sommes avec la mise en oeuvre du système renforcé, le ministre a fait une annonce le 5 novembre dernier. Nous avons eu quelques discussions avec l'ACSTA, laquelle a eu quelques discussions préliminaires avec les autorités aéroportuaires. Je m'attends à ce que le nouveau système soit en place dans un an environ.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous une préférence quant au type de système ou bien n'avez-vous pas arrêté votre choix? Il faudra qu'il soit assez souple.

M. Elliott: La préférence du ministère à ce stade serait pour la lecture des empreintes digitales car c'est la technologie que nous utilisons actuellement. Nous travaillons avec la GRC à la vérification des casiers judiciaires. Cependant, l'un de nos partenaires, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, a investi dans la lecture rétinienne, et il reste donc quelques décisions à prendre.

Senator Forrestall: Is there any merit in getting your act together, or is there some merit in perhaps going with more than one system in the event one were to break down? We know what technology can do to systems.

Mr. Elliott: I would say it is a requirement that we get our act together, but that does not necessarily mean that we would universally rely on one biometric.

Senator Forrestall: I am pleased to hear that. What is the timetable for the introduction again? You think that the system will be installed within a year — by early 2004?

Mr. Elliott: When I say “about a year,” senator, I mean about a year from now. However, we do not have a well-developed, detailed work plan. We are in the process of developing one.

Senator Forrestall: Who will be responsible in the first instance for the issuance of new passes?

Mr. Elliott: The details need to be worked out, but my current expectation is that airports will likely continue to issue passes that relate uniquely to their facilities. CATSA will likely issue passes that provide individuals with access to restricted areas at more than one airport.

Senator Forrestall: We will have multiple levels of responsibility? Is there one overall authority at Pearson Airport that would be responsible for the issuance of a pass?

Mr. Elliott: As I said, my expectation is that at Pearson, the Greater Toronto Airports Authority will be responsible for issuing passes for access to their facilities. There are already preconditions to the issuance of passes.

As I mentioned the other day, before a restricted area pass can be issued under the current regime, a security clearance must be obtained from the Minister of Transport. In addition to that clearance application, which system is currently in place, the issuance of the pass by Pearson would be supported by a database maintained by CATSA.

Senator Forrestall: Let's talk about the database.

We have a negative system now. We are looking for the bad guys. Will there be the introduction of a positive aspect? In other words, will we check against a data bank of valid passes in addition to those that are done for invalid passes?

Mr. Elliott: I personally would like to see us get to the point where an individual would be issued a pass with biometric identifiers incorporated. That pass would be linked to a database and to an access control system at the airport.

People would use their restricted area pass to gain entry through a door that would open when the card was swiped. If the pass were revoked, it would not open the door.

Senator Forrestall: That sounds neat and tidy. However, it does not answer the question of whether or not the data bank would be made up of invalid passes.

Mr. Elliott: I would envisage the data bank —

Le sénateur Forrestall: Le mieux serait-il que vous optiez pour le même système ou bien y aurait-il intérêt à avoir plus d'un système au cas où l'un tombe en panne. Nous savons que la technologie n'est pas toujours fiable.

M. Elliott: Je dirais qu'il importe de nous coordonner, mais cela ne signifie pas nécessairement que nous allons universellement utiliser une seule marque biométrique.

Le sénateur Forrestall: Je suis heureux de l'entendre. Quel est déjà l'échéancier de l'introduction? Vous pensez que le système sera installé d'ici un an — d'ici le début 2004?

M. Elliott: Lorsque je dis «environ un an», sénateur, cela signifie dans un an à partir d'aujourd'hui. Cependant, nous n'avons pas encore de plan de travail très détaillé, nous sommes en train de l'élaborer.

Le sénateur Forrestall: Qui sera responsable de l'émission des nouveaux laissez-passer?

M. Elliott: Cela reste à décider, mais je m'attends à ce que les aéroports continuent à émettre les cartes d'accès à leurs propres installations. L'ACSTA émettra probablement les laissez-passer qui permettent aux personnes d'accéder aux zones réglementées dans plusieurs aéroports.

Le sénateur Forrestall: Y aura-t-il des niveaux de responsabilité multiples? Y aura-t-il une autorité générale à l'aéroport Pearson qui sera responsable de l'émission des laissez-passer?

M. Elliott: Comme je l'ai dit, je m'attends à ce qu'à Pearson, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto sera responsable de l'émission des cartes d'accès à l'aéroport. Il existe déjà pour cela des préconditions.

Comme je l'ai mentionné l'autre jour, avant qu'une carte d'accès à une zone réglementée puisse être émise sous le régime actuel, une attestation sécuritaire doit être donnée par le ministère des Transports. Outre cette demande d'attestation, un système qui est déjà en place, une base de données établie par l'ACSTA appuiera l'octroi du laissez-passer par Pearson.

Le sénateur Forrestall: Parlons de la base de données.

Nous avons actuellement un système négatif. On cherche à détecter les intrus. Va-t-on introduire une vérification positive? Autrement dit, va-t-on vérifier dans une banque de données les cartes valides, en sus de vérifier celles qui ne sont pas valides?

M. Elliott: Personnellement, j'aimerais que l'on en vienne à un système où l'employé reçoit une carte comprenant des marques biométriques. Cette carte serait reliée à une base de données et à un système de contrôle de l'accès dans les aéroports.

Les gens accéderaient aux zones réglementées en passant par une porte qui s'ouvre sur balayage de carte. Si la carte est résiliée, elle n'ouvrira pas la porte.

Le sénateur Forrestall: Cela semble très bien. Cependant, cela ne répond pas à la question de savoir si la banque de données ne comprendra que les cartes invalides.

M. Elliott: Je suppose que la banque de données...

Senator Forrestall: — the data bank alone. What else would be in that data bank?

Mr. Elliott: As I envisage it, senator, if I were to get a job at the Ottawa International Airport, for example, that required me to work in a restricted area, I would fill out an application form for a clearance and, ultimately, assuming that my background check was satisfactory, I would be issued a pass. Who I am, by whom I was employed, that I had been given access to the Ottawa airport and all of the details about the issuance of the pass would be on that database.

Senator Forrestall: What you are saying scares me a little. We have a pass that people can swipe and have access to the door. My secretary uses my banking card from time to time. Nothing in that banking machine identifies her as anyone other than myself; how do you guard against that?

Mr. Elliott: There is now new technology, senator. I have seen demonstrations of where, in order to gain access, you do two things: You put your thumb on a fingerprint-scanning instrument and you swipe your card.

Senator Forrestall: We are now getting there.

I wondered how you got around that. Are we looking at a fingerprint and then a straight digital, numerical or some other process of identifying or linking the pass?

Mr. Elliott: The best system would be one where there are actually two links. First, your thumbprint would be linked to the biometric on the card. That would demonstrate that the person presenting the card was the person to whom it was issued. Second, there would be a link to a database to confirm that the pass was valid.

Senator Forrestall: What happens if the computers break down? How do you then check the validity of a pass?

Mr. Elliott: Certainly things break down. What one tries to do is to build in a certain amount of redundancy. Again, I have seen technology that is similar to that you see in retail stores, where you can swipe your card to pay either by charge or debit. There are now wireless, hand-held versions of those instruments.

Senator Forrestall: Could you summarize this for us? Where are we today in real time? Where do you expect us to be 12 and 24 months from now, in terms of the capacity of individuals to work in and around the airports? When I say "individuals," I refer to roomers, caterers, people who fuel planes, the whole lot. Can you give us a progressive report?

Mr. Elliott: I can tell you where we are now. I have just been talking about where we would like to be and the direction in which we are going. At the moment, local airport authorities issue passes. There is no centralized data bank with respect to those passes. We do have a data bank with respect to clearances or background checks. Transport Canada maintains a database with respect to those people for whom we have processed security clearances. However, currently, we do not have a central place

Le sénateur Forrestall: ... la banque de données seule. Que contiendra d'autre la banque?

M. Elliott: De la manière dont je vois les choses, sénateur, si j'obtenais un emploi à l'Aéroport international d'Ottawa, par exemple, qui m'amènerait à travailler dans une zone réglementée, je remplirais une demande d'attestation sécuritaire et, l'ayant obtenue, je recevrais un laissez-passer. La base de données indiquerait que je suis, qui m'emploie, indiquerait que j'ai reçu accès à l'aéroport d'Ottawa et tous les détails de l'émission du laissez-passer.

Le sénateur Forrestall: Ce que vous dites m'inquiète un peu. Nous avons un laissez-passer à bande magnétique qui ouvre la porte. Ma secrétaire utilise de temps en temps ma carte bancaire. Rien dans la machine ne détecte que ce n'est pas moi; comment se prémunir contre cela?

M. Elliott: Il existe aujourd'hui de nouvelles technologies, sénateurs. J'ai vu des démonstrations où, pour obtenir l'accès, il faut faire deux choses: mettre le pouce sur un lecteur d'empreintes digitales, puis balayer avec la carte.

Le sénateur Forrestall: Nous en venons au noeud du problème.

Comment cela marchera-t-il. Va-t-on lire l'empreinte digitale, qui sera assortie d'un code numérique ou de quelque autre procédé de mise en relation avec le laissez-passer?

M. Elliott: Le meilleur système en serait un comportant deux liens. Premièrement, l'empreinte de votre pouce serait reliée à la marque biométrique de la carte. Cela prouverait que la personne présentant la carte est bien celle à qui elle a été octroyée. Deuxièmement, il y aurait un lien avec la base de données pour confirmer que la carte est valide.

Le sénateur Forrestall: Que se passe-t-il si les ordinateurs tombent en panne? Comment vérifiez-vous alors la validité d'un laissez-passer?

M. Elliott: C'est vrai que les pannes arrivent. Il s'agit donc de prévoir une certaine redondance. Encore une fois, j'ai vu des dispositifs similaires à ce que l'on voit dans les magasins de détail, lorsque vous présentez votre carte de crédit ou bancaire pour payer. Il existe aujourd'hui des versions portatives, sans fil, de ces instruments.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous résumer la situation pour nous? Où en sommes-nous aujourd'hui réellement? Où pensez-vous être dans 12 et 24 mois, du point de vue du contrôle des personnes dans et autour des aéroports? Lorsque je dis «personnes», j'entends les préposés à l'entretien cabine, les employés des services de traiteur, les ravitailleurs en carburant, tout le monde. Pouvez-vous nous faire un rapport d'étape?

M. Elliott: Je peux vous dire où nous en sommes aujourd'hui. Je viens de vous indiquer ce que nous visons et dans quelle direction nous nous engageons. À l'heure actuelle, les administrateurs aéroportuaires délivrent les laissez-passer. Il n'y a pas de banque de données centralisée à leur égard. Nous avons une banque de données intéressant les attestations de sécurité ou les vérifications d'antécédents. Transports Canada tient à jour une base de données sur les personnes pour lesquelles nous avons

that I could consult and tell you how many passes there are. Basically, airport authorities issue passes independently once a security clearance has been given to an individual.

The Pearson airport authority could probably tell you how many passes they have issued, as could the Edmonton authority. However, we do not have a central system at the moment.

Senator Forrestall: That is scary and alarming. Could you tell me how many cancelled passes have not been turned? How many airline employees have left and gone on to other employment, or been fired, whatever the cause, and have failed to surrender their passes?

Mr. Elliott: I cannot give you a precise number. There is no easy way for me to develop that answer.

Senator Forrestall: I will ask you this: Can you not give that figure to us or will you not? There is a difference. I am not faulting you for it; I am just saying there could be an enormous difference in how I interpret your response.

Mr. Elliott: Unfortunately, the answer is we do not know.

Senator Forrestall: Is it in your interest to learn the answer? Would that be time well spent?

Mr. Elliott: It is not at all desirable that we do not have readily accessible information with respect to a number of things relating to passes. That is why we are developing a better pass system. There are currently requirements for airport authorities with respect to the management and tracking of their passes. We do audit those activities. However, there is not one central storehouse of information.

Senator Forrestall: Perhaps we will have a little paragraph in our next report that suggests you might look at that.

I ask this question because on June 24, 2002, witnesses advised us that the identification passes being used at Pearson would be quite easy to forge. Indeed, you could do it for as little as \$3 or \$4; could you comment on that?

Mr. Elliott: We have been encouraging airports to make their passes difficult to replicate. We have identified five or six things that can be incorporated in passes. I believe that at least some airports are building those into the passes that they issue.

One of the things want to do, as we develop this enhanced pass system, is to make it more difficult for passes to be duplicated.

donné une attestation de sécurité. Cependant, il n'y a pas aujourd'hui de banque centrale que je peux consulter et qui me dirait combien de laissez-passer il existe. En gros, l'administration aéroportuaire délivre les laissez-passer de façon indépendante, dès lors qu'une attestation de sécurité a été donnée pour une personne.

L'administration aéroportuaire de Pearson pourrait probablement vous dire combien de laissez-passer elle a délivrés, tout comme celle d'Edmonton. Cependant, nous n'avons pas actuellement de banque centrale.

Le sénateur Forrestall: C'est alarmant. Pourriez-vous me dire combien de laissez-passer résiliés n'ont pas été restitués? Combien d'employés de compagnies aériennes sont-ils partis ou ont été congédiés, quelle que soit la cause, sans restituer leur carte d'accès?

M. Elliott: Je ne peux vous donner de chiffre précis. Il n'y a aucune façon simple de trouver cette réponse.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de vous poser la question: ne pouvez-vous pas donner le chiffre ou bien ne voulez-vous pas? Il y a une différence. Je ne vous reproche rien, je dis simplement que cela pourrait faire une différence énorme pour mon interprétation de votre réponse.

M. Elliott: Malheureusement, la réponse est que je ne sais pas.

Le sénateur Forrestall: Serait-il dans votre intérêt de la chercher? Serait-ce du temps dépensé à bon escient?

M. Elliott: Il n'est pas du tout bon que nous n'ayons pas facilement accès à un certain nombre de renseignements relatifs aux laissez-passer. C'est pourquoi nous mettons en place un meilleur système. Les administrations aéroportuaires sont actuellement astreintes à un certain nombre d'exigences en ce qui concerne la gestion et le suivi de leur laissez-passer. Nous contrôlons ces activités. Cependant, il n'y a pas de dépôt central de données.

Le sénateur Forrestall: Peut-être inscrirons-nous un petit paragraphe dans notre prochain rapport vous suggérant de revoir cela.

Je vous pose cette question car des témoins nous ont dit le 24 juin 2002 que les cartes d'identité utilisées à Pearson sont faciles à contrefaire, que cela ne coûterait guère plus de trois ou quatre dollars; qu'en dites-vous?

M. Elliott: Nous avons encouragé les aéroports à rendre leurs laissez-passer difficiles à contrefaire. Nous avons isolé cinq ou six choses que l'on pourrait incorporer dans ces cartes. Je crois que certains aéroports au moins intègrent ces caractéristiques dans les cartes qu'ils émettent.

Parallèlement à la mise en place de ce système renforcé de délivrance de laissez-passer, nous comptons bien faire en sorte que les cartes soient plus difficiles à contrefaire.

Senator Forrestall: Is it cost effective to renew passes quarterly, annually, or at some other pre-determined date? Once you have the data, surely it is not expensive to issue a new pass. I say that simply as a suggestion. On January 1 of each year, you would know that everyone has a new pass that is valid and up to date.

Mr. Elliott: Some airports have done just that. Since September last year, they have cancelled passes and issued new ones.

Senator Forrestall: My final area of questioning has to do with some disturbing reports. Indeed, one or two of these incidents occurred while we were in session in public hearings. The Air Line Pilots Association warned the committee on August 14 of this year that terrorists were targeting pilots' uniforms and credentials and that pilots were afraid that terrorists posing as undercover police officers might use forged passes.

Can you comment on that? Do you have an idea, for example, of the number of reports, inside or outside Canada, that have been made to authorities with respect to stolen or lost multi-airport passes such as the ones carried by aircrew?

Mr. Elliott: I know there have been two or three incidents where concerns were raised about pilots' uniforms. I will ask Mr. Barrette whether we have any information with respect to the senator's question.

Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada: If I remember well, on two occasions we investigated allegations about stolen pilots' uniforms. We investigated both incidents but we did not uncover any evidence. We have had one case, however, in which both a uniform and a laptop computer were stolen. Again, we investigated the incident and did not come up with any real evidence.

Mr. Elliott: There have also been suggestions that people are posing as police. We have no knowledge of an incident of that kind. Again, I would say that that is a potential threat, and one of the things that we would like to safeguard against, particularly as we design and implement the new pass system.

Senator Forrestall: Do you have any system of audit for these passes and impersonation incidents? Do you have any way of checking these?

Mr. Elliott: Whenever an incident occurs, we certainly investigate it, and we do have a system of auditing airports with respect to their issuance and tracking of passes.

The Chairman: Have all the Canada 3000 passes been recovered yet?

Mr. Elliott: I am informed that there are 172 passes outstanding. We have assessed monetary penalties with respect to those.

Le sénateur Forrestall: Est-il rentable de renouveler les cartes sur une base trimestrielle ou annuelle ou à d'autres intervalles prédéterminés? Une fois que vous avez les données, il ne doit pas coûter cher de délivrer un nouveau laissez-passer. C'est une simple suggestion. Ainsi, le 1^{er} janvier de chaque année, par exemple, vous sauriez que chacun est doté d'un nouveau laissez-passer valide et à jour.

M. Elliott: C'est précisément ce que font certains aéroports. Ils ont résilié tous les laissez-passer et délivré de nouveaux depuis septembre de l'année dernière.

Le sénateur Forrestall: Ma dernière question porte sur certaines nouvelles inquiétantes. De fait, un ou deux de ces incidents sont survenus pendant que nous tenions nos audiences publiques. L'Association des pilotes de ligne a averti le comité le 14 août de cette année que des terroristes ciblaient les uniformes et cartes de pilote et que les pilotes craignaient que les terroristes se présentant comme des agents de police banalisés utilisent des laissez-passer contrefaits.

Avez-vous des commentaires? Avez-vous idée, par exemple, du nombre de laissez-passer génériques, comme ceux que portent les équipages, qui ont été déclarés volés ou perdus, au Canada ou en dehors?

M. Elliott: Je sais qu'il y a eu deux ou trois incidents mettant en jeu des uniformes de pilote. Je vais demander à M. Barrette s'il possède des renseignements permettant de répondre à la question du sénateur.

M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada: Si je me souviens bien, nous avons fait enquête à deux reprises sur des allégations de vol d'uniformes de pilotes. Nous avons enquêté sur les deux incidents mais n'avons mis la main sur aucune preuve. Dans un cas, un uniforme et un ordinateur portable ont été volés. Là encore nous avons fait enquête, mais sans résultat concret.

M. Elliott: D'aucuns disent également que des gens se prétendent policiers. Nous n'avons aucune connaissance d'un incident de ce genre. Encore une fois, je dirais que c'est une menace potentielle et l'une des choses contre lesquelles nous aimerions nous prémunir, particulièrement au moyen de la conception et la mise en place du nouveau système de carte d'accès.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous un système de vérification de ces laissez-passer et de ces incidents d'usurpation d'identité? Avez-vous un moyen de vérifier ces choses?

M. Elliott: Chaque fois qu'il se produit un incident, nous faisons certainement enquête et nous avons un système de vérification des aéroports, sur le plan de leur délivrance et suivi des laissez-passer.

Le président: Est-ce que l'on a récupéré tous les laissez-passer des employés de Canada 3000?

M. Elliott: On m'informe qu'il en manque 172. Nous avons imposé des amendes aux responsables.

The Chairman: I am trying to register that. Did you say you fined a bankrupt company because there are 172 passes that have not been returned yet?

Mr. Elliott: I believe we have taken enforcement action against individuals. We were in contact with 700 individuals. Some 172 people did not return their restricted area passes.

The Chairman: How do you deal with the passes? That is why you are looking for invalid passes, is it not?

Mr. Elliott: As I mentioned the other day when I was here, the pass issued to a former employee of Canada 3000 would identify that person as an employee of that company. Canada 3000 passes are no longer valid.

The Chairman: If I understood you correctly when you were describing the new pass system, Transport Canada will issue passes for aircrew moving from airport to airport, but individual airports will still continue to issue their own passes?

Mr. Elliott: I indicated that that is what I thought was likely, but decisions on that have not yet been taken.

The Chairman: A press release has gone out. What does that press release mean?

Mr. Elliott: The press release indicates that we are moving forward to develop, implement and enhance restricted area passes, and that we are working with CATSA and airport authorities to do that.

The Chairman: You have announced that you are starting to work on the passes, but you do not know whether the airport authorities or Transport Canada will be issuing them?

Mr. Elliott: I do not envisage Transport Canada issuing passes. I envisage that CATSA will issue passes and airport authorities will issue passes of a different kind, but supported by similar biometrics and databases. However, the decision on that has not been taken. We are beginning consultations with airport authorities with respect to the pass system. We will develop some options. We will then make some decisions.

The Chairman: Is it fair to say that when all is said and done, a year from now or whenever it is complete, the same preventive systems will be in place for all passes to ensure that they are not counterfeit, and that the same biometric system will be in place on all the passes so that there will be a common system from coast to coast?

Mr. Elliott: That is my expectation, yes.

The Chairman: Turning to what you rely on for these passes, it is CSIS and CPIC checks?

Mr. Elliott: Yes, in addition to background checks and credit history.

The Chairman: Who carries out the background checks and credit history?

Le président: J'essaie d'enregistrer ce que vous avez dit. Avez-vous dit que vous avez imposé une amende à une société en faillite parce que 172 laissez-passer n'ont pas encore été restitués?

M. Elliott: Je crois que les sanctions touchent les personnes. Nous avons pris contact avec 700 personnes. Cent soixante-douze d'entre elles n'ont pas restitué leur carte d'accès aux zones réglementées.

Le président: Comment faites-vous dans ce cas? C'est la raison pour laquelle vous recherchez les laissez-passer invalides, n'est-ce pas?

M. Elliott: Comme je l'ai mentionné la dernière fois, la carte d'accès délivrée à un employé de Canada 3000 indiquait que la personne travaillait pour cette société. Les laissez-passer de Canada 3000 sont périmés.

Le président: Si je vous ai bien compris lorsque vous décriviez le nouveau système de laissez-passer, Transports Canada va émettre les cartes d'accès pour les équipages d'avion qui vont d'aéroport en aéroport, mais les aéroports individuels continueront de délivrer leurs propres cartes?

M. Elliott: J'ai dit que c'est ce qui me paraissait probable, mais les décisions à cet égard n'ont pas encore été prises.

Le président: Un communiqué de presse a été publié. Que signifie-t-il?

M. Elliott: Le communiqué de presse dit que nous allons mettre au point un système renforcé de cartes d'accès aux zones réglementées et que nous collaborons avec l'ACSTA et les administrations aéroportuaires à cet effet.

Le président: Vous avez annoncé que vous commencez à travailler sur les cartes d'accès, mais vous ne savez pas si elles seront délivrées par les administrations aéroportuaires ou Transports Canada?

M. Elliott: Je n'imagine pas que Transports Canada va délivrer les laissez-passer. Je pense que l'ACSTA va émettre des cartes et les administrations aéroportuaires en délivreront d'une sorte différente, mais sous-tendues par des marques biométriques et bases de données similaires. Cependant, la décision à cet égard n'a pas encore été prise. Nous entamons les consultations avec les administrations aéroportuaires à cet effet. Nous allons isoler quelques options et prendrons les décisions ensuite.

Le président: Est-il juste de dire que lorsque tout sera en place, dans un an ou une fois tout le travail fait, les mêmes systèmes de prévention de la contrefaçon seront en place pour toutes les cartes et que le même système d'identification biométrique sera en place pour toutes les cartes, de telle façon qu'il y ait un système commun dans tout le pays?

M. Elliott: C'est ce que je compte, oui.

Le président: Pour ce qui est des vérifications aux fins de ces cartes d'accès, sont-elles assurées par le SCRS et le CIPC?

M. Elliott: Oui, en sus des vérifications d'antécédents et de crédit.

Le président: Qui s'occupe de ces deux dernières?

Mr. Elliott: The RCMP checks for criminal records. CSIS also does a check. Perhaps Mr. Barrette could expand on the credit history and who does what.

Mr. Barrette: Basically, three checks are done, as Mr. Elliott confirmed. In fact, CSIS does the security check on the individual, while the RCMP does the criminal record check.

The Chairman: Just so we can be clear, Mr. Barrette, when you say CSIS does a security check, that simply means their name is typed into a computer and, if they have previously been of interest to CSIS, it comes up, but you are not suggesting that CSIS sends out people to investigate each person, are you?

Mr. Barrette: I cannot speak on behalf of CSIS. I know that their role in the Transport Canada program is to verify the security background of individuals and whether they have any kind of affiliation with certain organizations.

Senator Forrestall: Do you not require them to meet a certain standard?

Mr. Barrette: I do not have these details.

The Chairman: Could you provide this committee with the information? It is our understanding that it is simply a question of whether they have come to the attention of CSIS or not; and if they have not, they say, "We have not heard of these people before," and that is it.

Mr. Elliott: My understanding is that you are correct; CSIS does not conduct a field investigation for every clearance application.

The Chairman: In fact, it does not for any, does it?

Mr. Elliott: They may conduct a field investigation if they feel it is warranted.

The Chairman: Do you have knowledge of that, Mr. Elliott?

Mr. Elliott: That is my understanding.

The Chairman: How about CPIC? Is it simply a question of whether they have a criminal record or not?

Mr. Elliott: Yes. There may be some further information from CPIC on arrests that are pending trial. Generally speaking, however, yes, the criminal records check is for an existing criminal record.

The Chairman: We have been advised that people with criminal records are still hired and still receive passes; is that correct?

Mr. Elliott: That may occur, yes.

The Chairman: Are the credit history checks carried out by Transport Canada or CATSA?

Mr. Elliott: They are not carried out by CATSA. CATSA has no direct role in the clearance program. The clearance is given or denied by or on behalf of the Minister of Transport. I understand we carry out the credit history check.

M. Elliott: La GRC vérifie les casiers judiciaires. Le SCRS fait également un contrôle. Peut-être M. Barrette pourrait-il parler de la vérification de crédit et indiquer qui fait quoi.

M. Barrette: En gros, trois vérifications ont lieu, comme M. Elliott l'a confirmé. De fait, le SCRS fait le contrôle de sécurité de la personne, tandis que la GRC vérifie le casier judiciaire.

Le président: Pour que les choses soient claires, monsieur Barrette, lorsque vous dites que le SCRS effectue un contrôle de sécurité, cela signifie simplement que le service tape son nom sur un ordinateur et, si la personne a déjà suscité l'intérêt du service, cela apparaît à l'écran, mais vous ne dites pas que le SCRS envoie des agents enquêter sur chaque personne, n'est-ce pas?

M. Barrette: Je ne puis parler au nom du SCRS. Je sais que son rôle, dans le programme de Transports Canada, est de vérifier les antécédents des personnes, notamment une éventuelle affiliation à certaines organisations.

Le sénateur Forrestall: Ne leur demandez-vous pas de respecter une certaine norme?

M. Barrette: Je ne connais pas ces détails.

Le président: Pourriez-vous fournir les renseignements au comité? Nous croyons savoir qu'il s'agit simplement de voir si la personne est déjà venue à l'attention du SCRS; dans la négative, le service répond qu'il n'a jamais entendu parler de cette personne, et c'est tout.

M. Elliott: Il me semble que vous avez raison; le SCRS n'effectue pas une enquête sur le terrain sur chaque demande d'attestation sécuritaire.

Le président: En fait, il n'en mène aucune, n'est-ce pas?

M. Elliott: Il peut faire une enquête sur le terrain s'il l'estime justifié.

Le président: En avez-vous connaissance, monsieur Elliott?

M. Elliott: C'est ce que je crois savoir.

Le président: Qu'en est-il du CIPC? S'agit-il simplement de vérifier l'existence d'un casier judiciaire?

M. Elliott: Oui. Le centre peut également renseigner sur des accusations en instance de procès. Mais de façon générale, on vérifie si la personne a déjà un casier judiciaire.

Le président: On nous a informé que des personnes ayant un casier judiciaire sont néanmoins embauchées et reçoivent une carte d'accès; est-ce exact?

M. Elliott: Cela peut arriver, oui.

Le président: Est-ce que les vérifications de crédit sont effectuées par Transports Canada ou l'ACSTA?

M. Elliott: Elles ne sont pas le fait de l'ACSTA. Celle-ci ne joue aucun rôle direct dans le programme d'attestation sécuritaire. Cette dernière est accordée ou refusée par ou pour le compte du ministre des Transports. Je crois savoir que c'est nous qui effectuons la vérification de crédit.

The Chairman: Do you have an investigative group that does this or do you contract the work out? How do you check a potential employee's background?

Mr. Elliott: Another of the directors in the security and emergency preparedness group, our director of intelligence, runs this program.

The Chairman: He carries out credit checks. What other kind of checks does he carry out?

Mr. Elliott: I believe it is employment history and credit record.

The Chairman: Is it Transport Canada or the airport authorities that make the final judgment as to whether or not the pass shall be issued?

Mr. Elliott: There is a panel that reviews applications for security clearances from the Minister of Transport. That group consists of a representative each of Transport Canada, the Department of Justice and the Canada Customs and Revenue Agency. A decision is then made as to whether a clearance will be granted or denied. That information is then conveyed to the airport authority. Under our current system, it is the airport authority that decides whether or not to issue a pass. If there is no security clearance, they cannot issue one. If there is a security clearance, they may issue a pass.

The Chairman: What criteria do the airport authorities use, above and beyond your clearance process, to go ahead with the pass?

Mr. Elliott: That largely would be based on whether individuals require access to a restricted area at an airport for purposes of their employment.

The Chairman: How long does it take to provide passes to airport and construction workers? Can any of these people work without having gone through the clearance process?

Mr. Elliott: Can you indicate, Mr. Barrette, how long it takes to process an application for clearance?

Ms. Barrette: It all depends on the information and the background of the individual.

For most cases, the turnaround is rather rapid, between 48 hours to a week, approximately.

For those cases that require further investigation, individuals are allowed in certain restricted areas with what we call "temporary passes" with security control. Someone who has had a full background check escorts these individuals, and they must be under surveillance or allowed into a sterile area only. They can remain in the sterile area only as long as they and their goods have been subjected to security controls. This is while they are awaiting the issuance of their clearance.

Le président: Avez-vous un groupe d'enquête qui s'en charge ou bien sous-traitez-vous le travail? Comment vérifiez-vous les antécédents d'un employé potentiel?

M. Elliott: Un autre des directeurs du Groupe de la sûreté et des préparatifs d'urgence, notre directeur du renseignement, gère ce programme.

Le président: Il effectue les vérifications de crédit. Quelles autres vérifications effectue-t-il?

M. Elliott: Je crois que c'est les antécédents professionnels et les antécédents en matière de crédit.

Le président: Est-ce Transports Canada ou sont-ce les administrations aéroportuaires qui prennent la décision ultime d'octroyer ou non le laissez-passer?

M. Elliott: Il existe un comité qui examine les demandes d'attestation sécuritaire pour le compte du ministre des Transports. Ce groupe comprend un représentant de Transports Canada, un du ministère de la Justice, un de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. C'est ce groupe qui prend la décision. L'information est ensuite transmise à l'administration aéroportuaire. Dans le système actuel, c'est l'administration aéroportuaire qui décide de délivrer ou non un laissez-passer. Elle ne peut le faire sans attestation sécuritaire. S'il y a attestation sécuritaire, elle peut émettre le laissez-passer.

Le président: Quel critère les administrations aéroportuaires utilisent-elles, hormis votre mécanisme d'attestation sécuritaire, pour délivrer la carte d'accès?

M. Elliott: C'est principalement selon que la personne a besoin d'accéder à une zone réglementée d'un aéroport dans l'exercice de ses fonctions.

Le président: Quel délai faut-il pour délivrer un laissez-passer aux employés d'aéroport et aux ouvriers de chantier? Est-il possible à des personnes de travailler sans avoir suivi le mécanisme d'attestation sécuritaire?

M. Elliott: Monsieur Barrette, pourriez-vous nous dire combien de temps il faut pour traiter une demande d'attestation sécuritaire?

M. Barrette: Tout dépend des renseignements et des antécédents de la personne.

Dans la plupart des cas, cela va assez vite, il faut compte entre 48 heures et une semaine, environ.

Dans les cas où une enquête plus poussée est requise, la personne peut être autorisée à pénétrer dans des zones réglementées avec ce que nous appelons des «laissez-passer temporaires» et un contrôle sécuritaire. Quelqu'un qui a fait l'objet d'une enquête de sécurité complète doit escorter ces personnes, et ces dernières doivent être sous surveillance ou confinées à une zone stérile. Elles ne peuvent demeurer dans la zone stérile qu'à la condition qu'elles-mêmes et leurs marchandises aient subi un contrôle. Cela, c'est dans l'attente de leur attestation sécuritaire.

The Chairman: Could you have a dozen workers under the supervision of one person who has a pass?

Ms. Barrette: There is a ratio of supervisors to the number of employees under surveillance, to maintain control over these individuals.

The Chairman: What is that ratio?

Ms. Barrette: I do not have it off the top of my head.

The Chairman: Roughly, is it one to one, ten to one or a hundred to one?

Ms. Barrette: I believe it is five or six to one. However, I would have to verify that, senator.

Senator Banks: We have heard evidence from several people, and the Chair has just mentioned it, that there are numbers of people who have criminal records working airside in various airports.

I understand that if I had a motor-vehicle-related criminal record, it should not be an impediment to my becoming a baggage handler or refuelling person.

Where is the line drawn? What kind of criminal record would preclude someone from getting an airside pass? Conversely, what kind of criminal record would be okay?

Mr. Elliott: The test is whether the background of the individual indicates that the person would be a risk to aviation safety, or might be subject to — in the words of the policy — “being suborned to breach security on the part of someone else.” I do not think there is a hard and fast rule with respect to types of criminal records. A value judgment is made based on the record.

I believe the honourable senator is quite correct. A driving offence would not be viewed the same way as a conspiracy to traffic in cocaine offence, for example.

Any offence that indicated this individual is more likely to pose a risk would be used as a basis for denying the clearance.

Senator Banks: However, the suborning part is important. It is plausible that what we have heard is true, that people who have been convicted of hybrid offences or indictable offences do not possess airside passes?

Mr. Elliott: Again, senator, I would say that a judgment has to be made. Certainly, the nature of an offence is relevant. The time frame of an offence is relevant. Someone convicted of an offence 10 years ago, with an otherwise impeccable record, is in quite a different situation from someone convicted of an offence last month.

Senator Wiebe: I was not able to attend the November 27 hearing. I had a regularly scheduled committee meeting at the same time, which of course forced me to read the transcript of what took place here.

Le président: Pourriez-vous avoir une douzaine d'employés sous la surveillance d'une seule personne détentrice d'un laissez-passer?

Mme Barrette: Il y a un ratio surveillant-employés pour assurer que ces derniers soient contrôlés.

Le président: Quel est ce ratio?

M. Barrette: Je ne l'ai pas en tête.

Le président: En gros, est-il de un à un, de dix à un ou de 100 à un?

M. Barrette: Je crois que c'est cinq ou six à un. Cependant, il faudrait que je vérifie, sénateur.

Le sénateur Banks: Plusieurs personnes nous ont indiqué, et le président vient de le mentionner aussi, que plusieurs personnes ayant un casier judiciaire travaillent côté piste dans les divers aéroports.

J'admets que si j'ai commis une infraction au code de la route, cela ne devrait pas m'empêcher d'être bagagiste ou ravitailleur.

Où tire-t-on la ligne? Quelle sorte de casier judiciaire empêcherait quelqu'un d'obtenir un laissez-passer côté piste? Inversement, quel type de délit ne donnerait pas lieu à cette interdiction?

M. Elliott: Le critère est la question de savoir si les antécédents de la personne donnent à penser qu'elle présenterait un risque pour la sécurité de l'aviation ou qu'elle serait susceptible — pour reprendre les termes de la politique — «d'être subornée par un tiers pour enfreindre la sécurité». Je ne pense pas qu'il y ait de règles rigoureuses s'agissant des types d'infractions commises. Un jugement de valeur est formulé sur la base du casier.

Je crois que l'honorable sénateur a raison, une infraction au code de la route ne serait pas considérée de la même façon qu'une conspiration en vue de trafiquer de la cocaïne, par exemple.

Toute infraction indiquant que la personne est plus susceptible de présenter un risque sera un motif de refus de l'attestation sécuritaire.

Le sénateur Banks: Toutefois, le risque de subornation est important. Est-il plausible que ce que l'on nous a dit soit vrai, à savoir que des personnes ayant été condamnées pour des infractions hybrides ou criminelles possèdent des laissez-passer côté piste?

M. Elliott: Encore une fois, sénateur, je dirais que c'est une affaire de jugement de valeur. Certes, la nature d'un délit compte. Mais le temps écoulé depuis l'infraction compte aussi. Quelqu'un condamné pour un délit il y a 30 ans, et qui depuis a une conduite irréprochable, n'est pas considéré du même oeil qu'une autre personne condamnée le mois dernier.

Le sénateur Wiebe: Je n'ai pas pu assister à la séance du 27 novembre. J'avais une autre réunion de comité à la même heure, ce qui m'a contraint à lire la transcription de ce qui s'est dit.

An area that I thought was not addressed completely was that of security audits of airports. We have heard witnesses say that as far as carry-on luggage screening at our airports is concerned, the audits that have been done show a highly unacceptable failure rate. I am sure that this situation has improved. After being involved in public life over the years, one has a tendency to think that when a minister or a department has good news, they are usually quite anxious to let the general public know. When they do not have good news, they have a tendency to say that the information is restricted and cannot be provided.

I am not after percentages, numbers or figures. However, can you assure us that, with respect to the security audits of screening facilities at all airports, especially the major ones — Pearson, Dorval, Mirabel and Vancouver — there has been a vast improvement as a result of that responsibility now belonging to CATSA?

Mr. Elliott: You have posed a number of questions. First, with respect to the disclosure of specific information about the testing of screening at airports, the decision not to make that information public was taken absent any specific results; it was taken shortly after September 11, 2001. It was done, in part, in discussions with officials of the United States. We quite regularly compare notes with our colleagues there.

CATSA has undertaken a number of activities, particularly in relation to the training of screeners. However, it is not currently responsible for screening at airports. It is anticipated that it will take over screening operations at the end of this calendar year.

Senator Wiebe: That sounds encouraging. Thank you for the correction.

I am extremely pleased to hear that they will now be responsible. This is similar to Transport Canada's responsibility prior to the change in our airport structure, in which those working in security at our airports were basically employees of Transport Canada. Is that correct?

Mr. Elliott: No, that is not correct. In fact, screeners at Canadian airports have always carried out their activities on behalf of air carriers. It is air carriers, under our current regulatory regime, that are required to carry out screening of passengers and their carry-on baggage.

The transfer of responsibilities envisaged by the CATSA legislation, as I said, is to take place at the end of this year. Under their legislation, CATSA has three options with respect to how they provide screening: They can hire screeners themselves, they can make arrangements through airport authorities or they can contract for services. Their intention initially is to contract for screening at airports.

The requirement that is set out in the legislation states that if they enter into contracts, they must certify both individual screening officers and the companies providing those services.

Senator Wiebe: Will those contracts also include the minimum salary and the level of training of each individual whom the contractor provides?

Un domaine qui n'a pas été totalement couvert était celui des vérifications de sécurité dans les aéroports. Des témoins nous ont dit que, pour ce qui est du contrôle des bagages à main dans nos aéroports, les vérifications ont fait apparaître un taux de défaillance totalement inacceptable. Je suis sûr que la situation s'est améliorée depuis. Après quelques années de vie publique, on est amené à penser que lorsqu'un ministre ou un ministère a de bonnes nouvelles, ils sont habituellement très impatients de la communiquer au grand public. Mais lorsque la nouvelle est mauvaise, ils ont tendance à dire que le renseignement est confidentiel et ne peut être divulgué.

Je ne recherche pas des pourcentages ou des chiffres. Cependant, pouvez-vous nous assurer, pour ce qui est des vérifications de sécurité des mesures de contrôle dans tous les aéroports, et en particulier les principaux — Pearson, Dorval, Mirabel et Vancouver — une vaste amélioration est intervenue depuis le transfert de cette responsabilité à l'ACSTA?

M. Elliott: Vous avez posé plusieurs questions. Premièrement, pour ce qui est de la divulgation de renseignements précis sur les essais de fiabilité des contrôles dans les aéroports, la décision de ne pas les communiquer au public a été prise avant même que l'on ait des résultats précis, c'est-à-dire peu après le 11 septembre 2001. Cela a été décidé, en partie, en concertation avec les responsables américains. Nous comparons assez régulièrement nos notes avec ceux de nos collègues là-bas.

L'ACSTA a entrepris diverses activités, particulièrement sur le plan de la formation des contrôleurs. Cependant, elle n'est pas actuellement responsable des contrôles dans les aéroports. Ce ne sera le cas qu'à la fin de cette année, pensons-nous.

Le sénateur Wiebe: Cela paraît encourageant. Merci de ce rectificatif.

Je suis extrêmement heureux d'entendre qu'elle sera maintenant la responsable. C'est similaire à la responsabilité de Transports Canada, avant la dévolution des aéroports, où les agents de sécurité des aéroports étaient à toutes fins pratiques des employés de Transports Canada. Est-ce exact?

M. Elliott: Non, c'est faux. En fait, les agents de sûreté des aéroports canadiens ont toujours travaillé pour le compte des transporteurs. Selon le régime réglementaire actuel, ce sont les transporteurs aériens qui sont tenus de contrôler les passagers et leurs bagages à main.

Le transfert de responsabilités au titre de la loi créant l'ACSTA, comme je l'ai dit, n'interviendra qu'à la fin de cette année. La loi laisse à l'administration trois options: elle peut embaucher elle-même les contrôleurs, elle peut laisser ce soin aux administrations aéroportuaires ou bien elle peut sous-traiter les services. Son intention initialement est de sous-traiter.

Si elle signe des contrats de sous-traitance, la loi lui impose de certifier et les agents individuellement et les sociétés fournissant ces services.

Le sénateur Wiebe: Est-ce que ces contrats spécifieront également le salaire minimum et le niveau de formation de chaque employé fourni par le sous-traitant?

Mr. Elliott: My understanding is that the answer to both of those questions is yes.

Senator Wiebe: Good. You spoke about an agreement with the United States when explaining that there would be no release of the failure rates of screening audits. Yet in August of this year, there was a press release on some of the audits that were done at some of the U.S. airports. They were not very good. I stand to be corrected, but about a year ago, there was an audit released of Canadian airports, which included Pearson and Calgary, that was also not very good.

One of the disadvantages of contracting is that if you have 10 airports, you have the possibility of 10 different contract companies providing that service, and probably 10 different levels of training, although you have certain requirements or regulations in regard to what that training should entail. Would it not be in the best interest of the safety and security of Canadians to have one organization providing screening at all of our airports so that the level of training will be exactly the same, whether that screener is at a smaller airport like Regina or an international airport like Pearson?

Mr. Elliott: I would agree that uniform training is preferable. In fact, CATSA is taking steps to provide the same training to all screeners at all airports under their responsibility, and 89 airports have been so designated.

I would like to clarify something. The senator suggested that we had an agreement with the Americans. I was not suggesting that. I meant to indicate that we had some discussions with the Americans about what they were doing with the results of infiltration tests. They indicated that their intention was to no longer release that information. It was the practice prior to September 11, 2001, in both Canada and the United States, to make that information public. We did it here pursuant to an access to information request while I was Assistant Deputy Minister of the Safety and Security Group within the department.

Following September 11, 2001, however, we felt that it would be preferable not to make such information available. My understanding is that the United States administration's position is that they will not make such information available. However, I am familiar with the information to which the senator is referring. I believe some information was leaked and reported in a magazine.

Senator Wiebe: Can you provide us with some idea of how frequently these audits are done? Can you give us some comfort that, while you cannot provide us with the percentages, the failure rates have dramatically declined since the last time information was provided under the Access to Information Act?

Mr. Elliott: First, any incidence of failure is not acceptable. There have been several changes to the screening system since September 2001, including an expanded list of prohibited items.

M. Elliott: Je crois savoir que la réponse à ces deux questions est oui.

Le sénateur Wiebe: Bien. Vous avez parlé d'un accord avec les États-Unis au sujet de la non-divulgence des taux de défaillance lors des vérifications sécuritaires. Pourtant, en août de cette année, il y a eu un communiqué de presse sur certains des tests effectués dans quelques aéroports américains. Les résultats n'étaient pas très bons. Rectifiez si je me trompe, mais il y a un an environ, les résultats d'une vérification sécuritaire dans les aéroports canadiens, dont Pearson et Calgary, ont été publiés et ils n'étaient pas non plus très bons.

L'un des inconvénients de la sous-traitance est que si vous avez dix aéroports, vous risquez d'avoir dix sociétés de sous-traitance différentes qui fourniront le service, et probablement dix niveaux différents de formation, même si vous appliquez certaines règles régissant le contenu de cette formation. Ne serait-il pas dans l'intérêt de la sécurité des Canadiens qu'une seule organisation assure le contrôle dans tous nos aéroports, afin que le niveau de formation soit exactement le même, et ce qu'il s'agisse d'un petit aéroport comme celui de Regina ou d'un aéroport international comme Pearson?

M. Elliott: Je conviens qu'une formation uniforme est préférable. En fait, l'ACSTA prend des mesures pour assurer la même formation à tous les agents de sûreté dans tous les aéroports relevant de sa responsabilité, ce qui est le cas de 89 aéroports.

J'aimerais clarifier une chose. Le sénateur indique que nous avons un accord avec les Américains. Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je voulais dire que nous avons eu quelques discussions avec les Américains sur ce qu'eux-mêmes font des résultats de leurs tests d'infiltration. Ils nous ont dit que leur intention était de ne plus publier ces renseignements. Il était coutumier, avant le 11 septembre 2001, tant au Canada qu'aux États-Unis, de diffuser cette information. Nous l'avons fait ici suite à une demande d'accès à l'information lorsque j'étais sous-ministre adjoint du Groupe de la sécurité et sûreté au ministère.

Toutefois, après le 11 septembre 2001, nous avons jugé préférable de ne plus dévoiler ces renseignements. Cependant, j'ai connaissance de ce dont le sénateur fait état. Je crois qu'il y a eu une fuite et que certains chiffres ont été divulgués dans un magazine.

Le sénateur Wiebe: Pouvez-vous nous donner une idée de la fréquence de ces essais? Sans nous dévoiler les pourcentages, pouvez-vous nous rassurer et confirmer que les taux de défaillance ont radicalement baissé depuis la dernière fois que ces renseignements ont été communiqués sous le régime de l'accès à l'information?

M. Elliott: Tout d'abord, aucune défaillance n'est acceptable. Plusieurs changements ont été apportés au système de contrôle depuis septembre 2001, avec notamment une liste élargie d'objets interdits.

The training that the screeners have been taking or are required to take has been upgraded and CATSA is in the process of delivering that. The most recent information I have would indicate that things are getting better.

Senator Wiebe: All right. What about the first part of my question, namely, how often are these audits done?

Mr. Elliott: Perhaps I might clarify. Infiltration tests are done — and I have conducted a number of them — whereby we try to take objects through screening points. We would not call that an audit.

We audit for a number of things. If it would be helpful, we could talk a little more about what our security inspectors do. Our security inspectors are on-site at all the major airports during the hours of operation. We regularly do infiltration tests.

Senator Wiebe: It can be safely said that every airport in Canada has had an infiltration test?

Mr. Elliott: Yes.

Senator Wiebe: Good.

Mr. Elliott: If I might clarify, the test has been done at every airport where there is screening, which is 89 airports in Canada. However, there are many more airports than that.

Senator Wiebe: That is understandable.

A favourite subject of mine, and something that causes me a lot of angst in terms of the safety and security of the people who live in our country, is that for some reason, there seems to be a vast proliferation within government of farming out security responsibilities, whether it be our police forces, our port police, our borders, our airports and so on — you name it. I believe something like five different departments are involved. Five ministers are now forming a special group, along with their deputies, to try to coordinate overall security.

Has any thought been given by your department to making a recommendation, or by the ministers involved for that matter, to do a Canadian-wide security audit on the effectiveness of all our different agencies in regards to safety and security in this country?

Mr. Elliott: The Auditor General is carrying out an audit of government expenditures on security post-September 11, 2001. However, I am not aware of any other such audit or activity.

Senator Cordy: I wish to thank you, Mr. Elliott, and your colleagues for appearing before us once again so that we can complete our questioning.

My first question concerns the Canadian Air Carrier Protective Program, probably better known by the American term, “air marshals” program.

You referred to it in your testimony before us last week in saying that there is a legal framework for notifying certain crew members that there is an officer on board.

La formation que les contrôleurs ont suivie ou sont obligés de suivre a été renforcée et l'ACSTA est en train de la dispenser. Les indications les plus récentes en ma possession montrent que les choses s'améliorent.

Le sénateur Wiebe: Très bien. Qu'en est-il de la première partie de ma question, à savoir la fréquence de ces vérifications?

M. Elliott: Précisons d'abord qu'il s'agit d'essais d'infiltration — et j'en ai réalisé moi-même un certain nombre — où nous tentons de traverser les points de contrôle avec certains objets. Ce n'est pas ce que nous appelons une vérification.

Nous contrôlons plusieurs choses. Je peux vous expliquer un peu plus avant ce que font nos inspecteurs de sécurité, si cela vous est utile. Nos inspecteurs de sécurité sont sur place dans tous les grands aéroports pendant les heures d'ouverture. Nous effectuons régulièrement des tests d'infiltration.

Le sénateur Wiebe: Peut-on dire que chaque aéroport canadien a fait l'objet de tests d'infiltration?

M. Elliott: Oui.

Le sénateur Wiebe: Bien.

M. Elliott: En tout cas dans chaque aéroport où il y un contrôle de sécurité, soit 89 aéroports au Canada. Mais il existe beaucoup plus d'aéroports que cela.

Le sénateur Wiebe: Je comprends bien.

L'un de mes chevaux de bataille, et c'est quelque chose qui m'inquiète énormément du point de vue de la sécurité des Canadiens, c'est que, pour quelque raison que je ne connais pas, il y a une vaste prolifération dans l'administration publique de sous-traitance des responsabilités sécuritaires, et ce aussi bien dans la police, que la police portuaire, à nos frontières et nos aéroports, et cetera. Je crois que quelques cinq ministères différents sont maintenant en jeu. Cinq ministres forment un groupe spécial, avec leurs sous-ministres, pour tenter de coordonner la sécurité d'ensemble.

Est-ce que votre ministère, ou bien les ministres concernés ont-ils jamais envisagé de mener une vérification de sécurité à l'échelle du Canada pour déterminer l'efficacité de toutes nos différentes agences ayant des attributions dans ce domaine?

M. Elliott: Le vérificateur général procède à un audit des dépenses gouvernementales pour la sécurité depuis le 11 septembre 2001. Cependant, je n'ai connaissance d'aucune autre activité de vérification.

Le sénateur Cordy: Merci, monsieur Elliott, ainsi que vos collègues, de comparaître de nouveau devant le comité pour un complément d'information.

Ma première question intéresse le Programme canadien de protection des transporteurs aériens, probablement mieux connu sous le nom américain de programme des « policiers de l'air ».

Vous en avez fait état dans votre témoignage de la semaine dernière, en disant qu'il existe un cadre juridique relatif à la notification de certains membres d'équipage de la présence à bord d'un agent de police.

We also heard testimony in November from the Air Canada Pilots Association and CUPE, which represents the flight attendants, that there are no protocols, procedures or training governing the activities of the pilots, the crews and the officers who may be on board.

All three groups were particularly concerned about this. However, the union representing flight attendants was particularly concerned that if they did not have prior knowledge of an officer on board, they might not come to the aid of an officer who has to take some action on a flight. In fact, they may interfere with or hinder the role of that officer.

I am wondering whether the Department of Transport has established protocols, or intends to establish protocols, for the cooperation of the pilots and the cabin crew with any armed police officers who may be on board.

Mr. Elliott: Firstly, the RCMP does have protocols, as I understand it, for this program, and the carriers are also required to have procedures in their operations manual.

Having said that, we have certainly heard directly from the associations and unions that the senator mentioned. They were all involved in our Aviation Security Advisory Committee. We recognized the need to change and improve training for flight crew. We are in the process of developing enhanced training with that in mind.

Senator Cordy: You said the RCMP has a protocol. Who, in fact, is notified if an officer will be on board?

Mr. Elliott: My understanding is, the pilot in charge and the chief flight attendant.

Senator Cordy: I can certainly understand the concern of the flight attendants who may be walking down the aisle of the plane and see a gun in someone's pocket, which would be startling if you were not aware that there was an officer on board.

Do you think it is necessary for more of the flight crew to be knowledgeable about whether or not an armed officer is on board?

Mr. Elliott: To be truthful, I do not know what is the right balance. I have sympathy for the views expressed by members of CUPE. For example, if I were one of their members, I would probably want to know.

On the other hand, I believe there is an advantage, and a necessity, to keeping the identity of the police officer secret, and certainly, not telling people who do not need to know. I believe it is a debateable point.

Senator Cordy: Yes, I believe it is debateable, because I also would want to know if I were a crew member. You do not want everyone in Canada to know who the armed officers are, either. I believe it is a question of trying to find a balance. Certainly, if you are working on a flight and you are concerned about the safety of the passengers, in addition to your own, it would be nice to know what you have to do, how you can best cooperate with an officer.

Nous avons également entendu en novembre les témoignages de l'Association des pilotes d'Air Canada et du syndicat SCLP, qui représente les agents de bord, à l'effet qu'il n'existe pas de protocole ou de procédure ou de formation régissant les activités des pilotes, des équipages et des policiers susceptibles d'être à bord.

Les trois groupes en étaient profondément préoccupés. Cependant, le syndicat des agents de bord craignait en particulier que si l'équipage de cabine n'est pas averti de la présence à bord d'un agent de police, il risque de ne pas venir en aide à ce dernier s'il doit effectuer une intervention en cours de vol. Au contraire, il risquerait plutôt de l'entraver ou de le gêner.

J'aimerais savoir si le ministère des Transports a élaboré, ou a l'intention d'élaborer, des protocoles en vue de la collaboration des pilotes et des équipages de cabine avec les agents de police armés pouvant se trouver à bord.

M. Elliott: Premièrement, la GRC a des protocoles, crois-je savoir, dans le cadre de ce programme et les transporteurs sont également tenus d'avoir des procédures à cet égard dans leur manuel d'exploitation.

Cela dit, nous avons pris langue directement avec les associations et syndicats que le sénateur a mentionnés. Tous ont participé à notre comité consultatif sur la sécurité aérienne. Nous avons reconnu la nécessité de modifier et d'améliorer la formation des équipages. Nous sommes en train de mettre au point cette formation renforcée, dans cette perspective.

Le sénateur Cordy: Vous avez dit que la GRC a un protocole. Qui donc est averti de la présence à bord d'un policier?

M. Elliott: Je crois savoir que c'est le capitaine et l'agent de bord en chef.

Le sénateur Cordy: Je peux comprendre la préoccupation des agents de bord qui pourraient, en arpentant l'allée, voir un pistolet dans la poche d'un passager, ce qui peut perturber s'ils ne savent pas qu'il y a un policier à bord.

Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'informer davantage d'agents de bord de la présence dans l'avion d'un policier armé?

M. Elliott: Pour dire le vrai, je ne sais pas quel est le nombre judicieux. Je suis sensible aux arguments exprimés par les membres du syndicat des agents de bord. Par exemple, si j'étais l'un d'eux, j'aimerais probablement savoir.

En revanche, je pense qu'il y a un avantage, voire une nécessité, à garder secrète l'identité du policier et à taire sa présence à ceux qui n'ont pas besoin de savoir. C'est un point dont on peut débattre.

Le sénateur Cordy: Oui, je pense qu'il faudrait en débattre car moi aussi j'aimerais savoir si j'étais un membre de l'équipage. Certes, on ne voudrait pas que tout le monde au Canada connaisse l'identité de ces policiers armés. Il s'agit donc de trouver le juste équilibre. En tout cas, quelqu'un qui travaille à bord et qui s'inquiète de la sécurité des passagers, en sus de la sienne, aimerait savoir ce qu'il faut faire et comment coopérer le mieux avec un policier.

Mr. Elliott: Again, I notice that Deputy Commissioner Loeppky from the Royal Canadian Mounted Police will be before the committee this afternoon. My understanding of the program is that an officer would only intervene in extreme situations.

Senator Cordy: Are there pre-flight security briefings for the armed police officer and the flight crew?

Mr. Elliott: There is certainly no briefing of the entire flight crew with the officer.

Mr. Barrette: do you have any other information about the interaction among the officer, the chief flight attendant and the pilot in charge?

Mr. Barrette: The protective program officer will brief both the pilot and the chief flight attendant. Part and parcel of the air carrier procedures is for the chief flight attendant to brief the rest of the attendants on the plane.

Senator Cordy: They would be aware that there would be an officer on board, but just not who it would be. Is that what you are saying?

Mr. Barrette: That is correct.

Senator Forrestall: Would they not be required to advise the second officer?

Mr. Barrette: It would be the cockpit crew, so both the pilots and the first officer.

Senator Forrestall: There is quite a difference between the pilot in charge and the cockpit crew. It could extend, as well, to navigator, a spare pilot, an engineer.

Mr. Barrette: It would be the cockpit crew.

Senator Cordy: I am wondering about the cost of placing armed police officers on the flight. It must be extremely high when they are taking up an additional seat in addition to receiving their salary. I understand that if we want to fly into Reagan, we have no alternative.

However, was there any costing done, in addition to having the officer on board, for some perhaps additional security, as at some airports, when you go through the gate? When you are checking in, you are asked three standard questions about your luggage. Some airports have people going up and down the line while people are going through the security system.

Have you done any costing of that or any looking into the best value for our dollar?

Mr. Elliott: I would say it is true that the program for having RCMP officers on board flights is costly. It takes a fair amount of money to train and pay an RCMP officer.

With respect to the costs of the seat, as you may have heard from carriers, they are required to provide it at no charge to the government. However, that is a significant cost as well.

M. Elliott: J'ai remarqué que le sous-commissaire Loeppky, de la Gendarmerie royale canadienne, comparaitra devant le comité cet après-midi. Selon ce que je sais du programme, le policier n'interviendrait que dans des situations extrêmes.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il des breffages sécuritaires avant le vol pour le policier armé et l'équipage?

M. Elliott: Il n'y a pas de breffage de l'équipage complet avec l'agent.

Monsieur Barrette, avez-vous d'autres renseignements sur l'interaction entre le policier, l'agent de bord en chef et le capitaine?

M. Barrette: L'agent du programme de protection informe et le pilote et l'agent de bord en chef. Les procédures des transporteurs aériens prévoient que l'agent de bord en chef informe les autres membres de l'équipage de cabine à bord de l'avion.

Le sénateur Cordy: L'équipage de cabine sait donc qu'un policier est à bord, mais ne sait pas qui c'est. Est-ce là ce que vous dites?

M. Barrette: C'est juste.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'ils ne sont pas tenus d'informer le second pilote?

M. Barrette: L'équipage technique est informé, c'est-à-dire les deux pilotes et le capitaine.

Le sénateur Forrestall: Il y a toute une différence entre le capitaine et l'équipage navigant. Cela pourrait couvrir aussi le navigateur, un pilote suppléant, un ingénieur.

M. Barrette: C'est tout l'équipage navigant.

Le sénateur Cordy: Je m'interroge sur le coût de la présence à bord de policiers armés. Il doit être extrêmement élevé, puisque le policier occupe un siège, en sus de toucher son salaire. Je crois savoir que nous n'avons pas le choix, s'agissant des avions à destination de Reagan.

Mais a-t-on chiffré le coût des mesures de sécurité supplémentaires dans certains aéroports, au moment de l'embarquement, en sus du policier à bord? Au moment de l'enregistrement, on vous pose trois questions routinières sur vos bagages. Dans certains aéroports, des préposés arpentent la file d'attente au point de contrôle.

Avez-vous calculé le coût de ce dispositif pour rechercher la façon d'optimiser la dépense?

M. Elliott: Il est certes vrai que le programme d'accompagnement des vols par des agents de la GRC est coûteux. Il en coûte pas mal cher de former et rémunérer un agent de la GRC.

Pour ce qui est du coût du siège, les transporteurs vous ont peut-être déjà dit qu'ils sont tenus de fournir ce siège gratuitement. Évidemment, cela comportera un coût aussi.

With respect to other measures, our approach has been, both before and after September 11, but certainly since then, to enhance security in a number of ways, each of which we would hope complements the other.

We have spent a considerable amount of money on the screening of passengers and their belongings, and on the program with the RCMP we have just been discussing. The government is also investing \$35 million to assist carriers in fortifying the cockpit against intrusion.

Certainly, it is not our view that improvement in one area is sufficient.

Senator Cordy: It is a variety of things.

I am going to change now to a related subject that you made mention of when we were talking about the officers on board, and that is the training of the crew.

I know that Transport Canada is currently leading an internal working group dealing with cabin crew training. When you spoke to us last week, you said that the minister approved the group's recommendations in June.

You also said that the target date for implementation is the summer of 2003, which seems kind of far off to me, although it is almost 2003 now.

We heard testimony from CUPE about the lack of training for dealing with air rage, dangerous substances and terrorism. We also heard testimony that training has not been updated, that no changes have been made to it in 10 years.

What percentage of the current basic training course for flight attendants must be spent on security measures?

Mr. Elliott: I am sorry, senator. I do not know the answer to that question.

Senator Cordy: Are there refresher courses? People take basic training, but do you hold refresher courses to update knowledge of security issues for the crew?

Mr. Elliott: My understanding is that there are training requirements with respect to security and a number of related issues, including bomb threats, hijackings and security of aircraft on the ground. As I indicated in my remarks, we are in the process of updating and enhancing the requirements related to that training.

Senator Cordy: How often do people receive ongoing training?

Mr. Elliott: I believe annually, but I am not certain of that. I will have to look into it.

Senator Cordy: Many things have been implemented since September 2001. However, we have heard a suggestion that the delay in adopting updated standards of training can be attributed to disagreement within the department over who is responsible for developing the new regulations or standards. Would that be accurate?

Pour ce qui est d'autres mesures, notre approche, tant avant qu'après le 11 septembre, mais certainement depuis, a consisté à renforcer la sécurité de diverses façons, dont nous espérons que chacune complète l'autre.

Nous avons dépensé pas mal d'argent pour l'inspection des passagers et de leurs bagages et pour le programme de la GRC que nous venons d'évoquer. Le gouvernement investit également 35 millions de dollars pour aider les transporteurs à fortifier les cockpits contre les intrusions.

Nous ne considérons pas, en tout cas, qu'il suffit d'une amélioration dans un domaine.

Le sénateur Cordy: Plusieurs choses doivent aller de pair.

Je vais passer maintenant à un sujet apparenté que vous avez effleuré lorsque nous parlions des policiers à bord, soit la formation de l'équipage.

Je sais que Transports Canada dirige actuellement un groupe de travail interne qui se penche sur la formation de l'équipage de bord. Vous nous avez dit la semaine dernière que le ministre a approuvé en juin les recommandations du groupe.

Vous avez indiqué également que l'échéance de mise en oeuvre est l'été 2003, ce qui me paraît assez lointain, bien que nous soyons déjà lorsqu'en 2003.

Le SCFP a déploré le manque de formation quant au comportement à adopter face à la rage de l'air, aux substances dangereuses et au terrorisme. On nous a dit également que la formation n'a pas été actualisée, qu'elle n'a pas changé depuis dix ans.

Quel pourcentage du temps de formation de base du personnel de cabine doit-être consacré aux mesures de sécurité?

M. Elliott: Désolé, sénateur, je ne connais pas la réponse à cette question.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il des cours d'actualisation? Les gens suivent la formation de base mais organisez-vous des cours d'actualisation pour rafraîchir les connaissances de l'équipage en matière de sécurité?

M. Elliott: Je crois savoir qu'il y a une formation obligatoire portant sur la sécurité et des sujets apparentés, dont les alertes à la bombe, les détournements et la sécurité de l'avion au sol. Comme je l'ai indiqué, nous sommes en train de mettre à jour et de renforcer les exigences en matière de formation.

Le sénateur Cordy: Avec quelle fréquence le personnel doit-il suivre des cours d'apprentissage continu?

M. Elliott: Je crois que c'est annuellement, mais je n'en suis pas sûr. Il faudra que je me renseigne.

Le sénateur Cordy: Beaucoup de choses ont été faites depuis septembre 2001. Cependant, on nous a dit que si les normes revues tardent à être adoptées, c'est à cause de divergences au sein du ministère quant au service responsable de l'élaboration des nouvelles règles ou normes. Est-ce exact?

Mr. Elliott: It has been suggested, but I do not agree with it.

Senator Cordy: Does the department stipulate how much basic training ramp workers, baggage handlers, cargo handlers and plane groomers should receive on how to identify and handle explosives, or is that strictly under the jurisdiction of the air carriers?

Mr. Elliott: I am informed that it is under the responsibility of the air carrier. We have worked on some awareness material.

I am sorry, senator, but I do not know what the requirements are for those categories of employees. I would certainly be happy to undertake to provide the committee, Mr. Chairman, with information in that regard.

The Chairman: If you could, it would be helpful. The unions have suggested that they are waiting for further training from the carriers, and the carriers are, in turn, waiting for instructions from Transport Canada. It has been suggested to the committee that the carriers could proceed with a training program now, but they are reluctant to do that for fear that Transport Canada will subsequently come forward with a slightly different program, and therefore they will have to retrain. As a consequence, no training is going ahead in this regard.

Would you provide the committee with a specific clarification that that is the process, you provide the carriers with what the training is to consist of? Would you also tell us what the timelines would be once Transport Canada decides what sort of training is appropriate, and how long the carriers will have to train their employees? That would be very helpful.

Mr. Elliott: I would be happy to provide that information.

Senator Atkins: We have heard conflicting testimony. I will ask you this question: Who is responsible for screening the mail and parcels that are put on board passenger aircraft, Air Canada or Canada Post? How do they discharge these responsibilities?

Mr. Elliott: I think if the mail were in the possession of the carrier, it would be the carrier. Prior to it being delivered to the carrier, it would be Canada Post. My understanding is that mail is not routinely screened.

Senator Atkins: Is there a risk that the responsibility could fall between two stools, so to speak, between Canada Post and Air Canada, in terms of who screens and who watches for any possibility of dangerous cargo or mail?

Mr. Elliott: As to watching for dangerous cargo, it would depend at what time and where in the process. The mail is always either in the custody of Canada Post or the carrier. One or the other. I would think it would be clear when it was in Canada Post's custody, and vice versa.

Senator Atkins: It could be with a contract carrier between Canada Post and the airport. Who would watch and secure that mail?

M. Elliott: C'est ce que l'on a dit, mais je ne suis pas d'accord.

Le sénateur Cordy: Le ministère détermine-t-il la formation de base à dispenser aux employés, aux bagagistes et manutentionnaires et préposés à l'entretien pour leur apprendre à identifier les explosifs et comment réagir, ou bien cela est-il strictement du ressort des transporteurs aériens?

M. Elliott: On m'informe que c'est la responsabilité des transporteurs. Nous avons collaboré à du matériel de sensibilisation.

Désolé, sénateur, mais je ne connais pas les exigences pour cette catégorie d'employés. Je m'informerai volontiers et transmettrai les renseignements au comité, monsieur le président.

Le président: Nous vous en serions reconnaissants. Les syndicats ont indiqué qu'ils attendent des transporteurs une formation plus poussée et les transporteurs, à leur tour, attendent les instructions de Transports Canada. On nous a dit également que les transporteurs pourraient commencer le programme de formation maintenant, mais qu'ils sont réticents à le faire de crainte que Transports Canada n'arrive ultérieurement avec un programme légèrement différent et qu'il faille tout recommencer. De ce fait, aucune formation n'est dispensée sur ce plan en ce moment.

Pourriez-vous confirmer au comité que tel est bien le processus, que vous fournissez aux transporteurs le contenu de la formation? Pouvez-vous nous dire aussi quelles sont les échéances une fois que Transports Canada détermine la formation appropriée et de combien de temps les transporteurs disposeront pour la dispenser à leurs employés? Ce serait utile.

M. Elliott: Je fournirais volontiers ce renseignement.

Le sénateur Atkins: Nous avons entendu des témoignages contradictoires. Je vous pose la question suivante. Qui est responsable de l'inspection du courrier et des colis chargés à bord des avions de passagers, Air Canada ou Postes Canada? Comment s'acquittent-ils de ces responsabilités?

M. Elliott: Je pense qu'une fois le courrier en possession du transporteur, celui-ci est responsable. Avant la livraison au transporteur, c'est Postes Canada. Je crois savoir que le courrier n'est pas inspecté routinièrement.

Le sénateur Atkins: Y a-t-il un risque que la responsabilité tombe entre deux chaises, pour ainsi dire, entre Postes Canada et Air Canada, c'est-à-dire que ni l'un ni l'autre ne cherche à déceler le fret ou le courrier dangereux?

M. Elliott: S'agissant de fret dangereux, tout dépend du moment et du stade du processus. Le courrier est toujours soit aux mains de Postes Canada soit du transporteur. C'est l'un ou l'autre. Je pense qu'il est clair quand il est sous la garde de Postes Canada et quand sous celle du transporteur.

Le sénateur Atkins: Il pourrait être aux mains d'un transporteur à contrat entre les locaux de la poste et l'aéroport. Qui surveille alors le courrier?

Mr. Elliott: My suspicion is that it would be the responsibility of Canada Post until the mail was actually delivered to the carrier.

Senator Atkins: However, chances are, if the carrier got a certification from Canada Post, it would satisfy the carrier that that mail is okay to transport?

Mr. Elliott: I believe so, yes.

Senator Atkins: You talk about the 89 airports in Canada where there is screening. How many are you aware of beyond that 89? Are they in remote areas? I assume they are.

Mr. Elliott: Yes, among the list of 89 are some fairly remote locations. I think our civil aviation branch would say that there are some 250 "aerodromes," as they call them.

Senator Atkins: If people want to transport a parcel from the far North, they put it on an aircraft and they check it through. Assume it is going to Vancouver from somewhere in the North. To get to Vancouver, it has to go through Edmonton. Is there any process in place to check anything that might come from one of those remote areas, where there may be no screening, and then is transferred from one major airport to another?

Mr. Elliott: The general regime with respect to the carriage of people and bags from locations where there is no screening is that they cannot be discharged into the secure area of an airport until they are screened.

What information do we have with respect to the mail?

Mr. Barrette: First, by law, there are acceptance procedures that have to be carried out by the air carriers who accept mail for transportation. After that, the air carriers have to exercise control and custody of the mail until transported.

Senator Atkins: Any mail that is coming from a remote area to Edmonton, for example, and then distributed to other parts of Canada, would be screened at the Edmonton airport?

Mr. Elliott: As we indicated, senator, I do not think there is a system for the comprehensive screening of mail.

The Chairman: Mr. Elliott's testimony is that they are not screening the mail, Senator Atkins.

That begs the question, why are you spending so much effort screening passengers and not the mail?

Mr. Elliott: There are a couple of answers to that, senator. I think that certainly mail is an area of concern. There is one distinguishing characteristic of mail as opposed to passengers, and that is, generally, if I mail something, I do not know what airplane is going to be on.

The Chairman: That may well be the case, but that is not true of parcels, which also are not screened.

Mr. Elliott: I cannot agree with that, with respect.

The Chairman: You may not agree with it, but it is a fact.

M. Elliott: J'ai l'impression qu'il est sous la responsabilité de Postes Canada jusqu'à ce qu'il soit livré au transporteur.

Le sénateur Atkins: Il est toutefois probable que si le transporteur intermédiaire est accrédité par Poste Canada, le transporteur aérien ne se posera pas de questions?

M. Elliott: Je crois que oui.

Le sénateur Atkins: Vous parlez des 89 aéroports du Canada qui font l'inspection. Combien d'autres en existe-t-il? Sont-ils situés en régions isolées? J'imagine que oui.

M. Elliott: Oui, parmi les 89 certains sont situés dans des régions assez isolées. Je crois que notre direction de l'aviation civile dirait qu'il y a quelque 250 «aerodromes», comme on les appelle.

Le sénateur Atkins: Si quelqu'un veut acheminer un colis depuis le Grand Nord, il le met à bord d'un avion et le colis est enregistré jusqu'à la destination. Supposons qu'il soit à destination de Vancouver, en provenance de quelque part dans le Nord. Pour aller à Vancouver, il doit passer par Edmonton. Y a-t-il en place un mécanisme pour contrôler tout ce qui arrive en provenance de ces régions isolées où il n'y a pas d'inspection et est transféré ensuite d'un grand aéroport vers un autre?

M. Elliott: Le régime général applicable au transport des personnes et bagages en provenance d'aéroports où il n'y a pas d'inspection est qu'ils ne peuvent être déchargés dans une zone sécuritaire d'un aéroport sans inspection.

Que savons-nous au sujet du courrier?

M. Barrette: Premièrement, en droit, les transporteurs aériens qui acceptent de transporter du courrier postal doivent suivre un certain nombre de procédures d'acceptation du fret. Ensuite, les transporteurs aériens doivent assurer la garde du courrier jusqu'au départ.

Le sénateur Atkins: Le courrier arrivant à Edmonton en provenance d'une région isolée, par exemple, et qui est ensuite distribué dans d'autres parties du Canada, sera inspecté à l'aéroport d'Edmonton?

M. Elliott: Comme nous l'avons dit, je ne pense pas qu'il y ait un système d'inspection généralisé du courrier.

Le président: Sénateur Atkins, M. Elliott indique qu'il n'y a pas d'inspection du courrier.

Cela amène à se demander pourquoi on consacre tant d'efforts à contrôler les passagers alors que l'on n'inspecte pas le courrier?

M. Elliott: Il y a plusieurs réponses à cela, sénateur. Le courrier est certes un sujet de préoccupation, mais il se distingue des voyageurs par une caractéristique, le fait que lorsqu'on poste quelque chose, on ne sait généralement pas sur quel avion l'envoi va partir.

Le président: C'est peut-être le cas des lettres, mais certainement pas des colis, qui ne sont pas inspectés non plus.

M. Elliott: Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord.

Le président: Vous n'êtes peut-être pas d'accord, mais c'est la réalité.

Mr. Elliott: That is not my understanding.

The Chairman: Would you clarify it for the committee, please? If it is not your understanding, then please tell the committee what your understanding is.

Mr. Elliott: My understanding is that when you send a parcel, you do not know what aircraft it will be on.

The Chairman: This committee has received testimony that it is possible, simply by the timing of taking a parcel to the airport, to ensure that it will be on a certain flight.

Mr. Elliott: We have requirements in place that should prevent that.

The Chairman: That is contrary to the testimony we have received to date, but thank you for telling us that.

Senator Forrestall: I have had the sometimes pleasant, sometimes unpleasant, task of shipping lobsters, and I want someone at the airport to meet that flight. So far, I have not had any problems. How did I do that?

Mr. Elliott: I would be happy to look into that, senator.

Senator Forrestall: I am just saying I think the Chair is right. I wish someone would look into it, because after all the talk of protection against terrorist acts, someone can put a box of chocolates in the mail. In Halifax, Corner Brook and St. John's, you have a pretty good idea what is leaving and when. Perhaps some qualified answer to this might be available, or indeed in the interest of the work you are trying to do. Possibly it should be made public, because it is not as black and white as you portray.

Mr. Elliott: I will certainly look into that, senator.

Senator Smith: You have just reminded me that last summer, I had a fine dinner at my place in the country, which is quite out of the way, and I was assured that 50 lobsters would arrive from New Brunswick at 5 p.m. Right at the stroke of 5 p.m., there they were.

I wanted to focus to some extent on the relationship among airport authorities in particular. We want to have a comfort level that there is coordination between the various stakeholders, whether Transport Canada, CATSA, the Mounties, the airlines, I suppose immigration, customs, et cetera, or others — that security is functioning in a coordinated, rationalized and also a cost-effective way. When we had the Auditor General here about two weeks ago, she testified, with specific reference to the airport authorities, that the Auditor General does not have the right to audit, but that Transport Canada does because of provisions in the leases.

Can you confirm that that is your understanding as well?

Mr. Elliott: That is my understanding. I might point out, Mr. Chairman, some written material following up on questions raised by Senator Meighen was provided to the committee through your clerk on this subject.

M. Elliott: Ce n'est pas ce qu'il me semble.

Le président: Pourriez-vous préciser les choses, dans ce cas? Si ce n'est pas ce qu'il vous semble, alors veuillez dire au comité ce qu'il vous semble.

M. Elliott: Il me semble que lorsqu'on envoie un colis, on ne sait pas sur quel avion il partira.

Le président: Des témoins ont dit au comité que l'on peut assurer qu'un colis sera à bord d'un certain avion simplement en choisissant le moment où on le dépose à l'aéroport.

M. Elliott: Nous imposons des conditions qui devraient empêcher cela.

Le président: Cela ne correspond pas aux témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent, mais merci de cette précision.

Le sénateur Forrestall: J'ai eu la tâche, parfois agréable, d'autres fois désagréables, d'expédier des homards, auquel cas j'envoie quelqu'un à l'aéroport en prendre réception à la descente de l'avion. Jusqu'à présent, je n'ai jamais eu de problème. Comment ai-je pu faire cela?

M. Elliott: Je me ferais un plaisir de me renseigner, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Je dis simplement que le président a raison. J'aimerais que quelqu'un se penche là-dessus, car en dépit de tous les discours sur la protection contre les actes terroristes, quelqu'un peut simplement poster une boîte de chocolats. À Halifax, Corner Brook et St. John's, on sait bien quel avion part à quelle heure. Dans l'intérêt du travail que vous faites, vous pourriez peut-être chercher quelques réponses sûres. Peut-être faudrait-il les rendre publiques, car les choses ne sont pas aussi simples que vous les dépeignez.

M. Elliott: Je vais certainement me renseigner, sénateur.

Le sénateur Smith: Cela me rappelle justement que l'été dernier j'organisais un souper fin dans ma résidence secondaire, qui est assez à l'écart, et on m'a garanti que 50 homards arriveraient du Nouveau-Brunswick à 17 h. À 17 h pile, ils étaient là.

J'aimerais m'attarder un peu sur les relations entre les administrations aéroportuaires, en particulier. J'aimerais quelque assurance qu'il y a une coordination entre les divers intervenants, entre Transports Canada, l'ACSTA, la Gendarmerie royale, les compagnies aériennes, les services d'immigration et de douane, je suppose, et d'autres encore — que la sécurité est organisée de manière coordonnée, rationnelle et rentable. Lorsque la vérificatrice générale a comparu ici il y a deux semaines, elle nous a indiqué qu'elle n'a pas le pouvoir de vérifier les comptes des administrations aéroportuaires mais que Transports Canada possède ce pouvoir, qui est spécifié dans les baux.

Pouvez-vous confirmer qu'il en est ainsi?

M. Elliott: Effectivement. Je signale, monsieur le président, que nous avons adressé à votre comité, par l'intermédiaire du greffier, des documents à ce sujet, suite aux questions du sénateur Meighen.

Senator Smith: I had a chance to review that. It was helpful and I appreciate that. I am sure the committee does.

Perhaps you could give us a commentary on the extent to which Transport Canada is exercising this right? The angle we are trying to get at is the source of funding to the airport authorities for security measures. It is probably helpful to have a feel for how it was before 9/11, and then, with the new security fee, post 9/11. The one with which I am most familiar, Pearson, handles about one-third of the traffic in the country. How much of that \$12 fee do they get?

Mr. Elliott: As I believe the committee is aware, Mr. Chairman, that fee is collected by carriers and provided to the Canada Customs and Revenue Agency, so airport authorities as such do not receive any of that money. Funds are appropriated by Parliament to CATSA, which spends money on security at airports. At the moment, they are funding passenger screening and the buying and installing of equipment. I do not have a breakdown of that by airport.

Revenue generated by airports, as I indicated when I was last here, Mr. Chairman, actually falls under another Assistant Deputy Minister of Transport Canada, Programs and Divestiture, Ron Sully. My information, based on discussions with Mr. Sully's officials following my last appearance, is that audits are currently only done at airports that pay rent, and only with respect to security expenditures relating to revenue that they generate in those circumstances.

That is where information might be audited, but as I understand it, there is no comprehensive program to audit those revenues across the board.

Senator Smith: Which of the major ones would not pay rent? Do they not all pay rent?

Mr. Elliott: Certainly not all 89 airports pay rent. I believe there are only six airports in the country that do. Six might not be the exact number, but it is not significantly more than that.

Senator Smith: Do you recall offhand which ones do for certain? Does Toronto?

Mr. Elliott: Toronto certainly does.

Senator Smith: Do Montreal and Vancouver?

Mr. Elliott: I believe so, yes.

Senator Smith: Do you know the others offhand?

Mr. Elliott: Ottawa is one. I have certainly heard from Mr. Benoit on that subject, even though I told him what I told the committee, Mr. Chairman. It is not an area of responsibility of my group.

The Chairman: Can you provide us with a list?

Mr. Elliott: I would be happy to do that.

Le sénateur Smith: J'en ai pris connaissance. Ils étaient utiles et j'ai apprécié le geste. Je suis sûr qu'il en va de même des autres membres.

Pourriez-vous nous indiquer dans quelle mesure Transports Canada exerce ce droit? Nous cherchons à déterminer la source de financement des administrations aéroportuaires pour les mesures de sécurité. Il serait utile de savoir comment les choses se passaient avant le 9/11 et aujourd'hui, avec le nouveau droit pour la sécurité. L'aéroport que je connais le mieux, Pearson, reçoit à peu près un tiers du trafic du pays. Quelle part de ce droit de 12 \$ lui verse-t-on?

M. Elliott: Vous savez certainement, monsieur le président, que le droit est perçu par les transporteurs qui le reversent à l'Agence des douanes et du revenu du Canada, si bien que les administrations aéroportuaires ne reçoivent aucune part de cet argent. Le Parlement alloue des crédits à l'ACSTA, laquelle engage les dépenses pour la sécurité dans les aéroports. À l'heure actuelle, elle finance l'achat et l'installation du matériel d'inspection des passagers. Je n'ai pas la ventilation de ces dépenses par aéroport.

Les recettes dégagées par les aéroports, comme je vous l'ai dit lors de ma dernière comparution, monsieur le président, relèvent en fait d'un autre sous-ministre adjoint de Transports Canada, Ron Sully, responsable des programmes et des cessions. J'ai pris langue avec les collaborateurs de M. Sully après ma dernière comparution et ils m'ont indiqué que des vérifications ne sont actuellement faites que dans les aéroports qui paient un loyer, et uniquement pour ce qui est des dépenses de sécurité liées à des recettes dégagées.

C'est à ce niveau que nous pouvons effectuer des vérifications, mais à ma connaissance il n'y a pas de programme global de vérification de ces revenus dans tous les aéroports.

Le sénateur Smith: Lesquels des grands aéroports ne paient pas de loyer? Ne paient-ils pas tous un loyer?

M. Elliott: Non, pas tous les 89. Je crois qu'il n'y a que six aéroports du pays qui paient un loyer. Ce n'est peut-être pas le chiffre exact, mais il n'y en a pas beaucoup plus.

Le sénateur Smith: Sauriez-vous lesquels en paient assurément? Est-ce le cas de Toronto?

M. Elliott: Toronto, c'est certain.

Le sénateur Smith: Montréal et Vancouver?

M. Elliott: Je crois que oui.

Le sénateur Smith: Sauriez-vous quels sont les autres?

M. Elliott: Ottawa en est un. J'ai en tout cas fait l'objet d'une intervention de M. Benoit à ce sujet, mais je lui ai dit la même chose qu'au comité, monsieur le président, à savoir que ce n'est pas du ressort de mon groupe.

Le président: Pourriez-vous nous fournir la liste?

M. Elliott: Ce sera avec plaisir.

Senator Smith: There have been audits underway, but they really relate to ensuring that Transport Canada gets its appropriate share of rent. Is that the gist of the matter?

Mr. Elliott: That is my understanding, yes.

Senator Smith: Are you learning anything about security allocations from these audits? Is there anything coming out of these audits that is helpful to you with regard to the big picture on security? If you take Toronto, for example, and I regret to say this because that is where I am from — I was born there — when this committee thinks of Pearson airport, the word “cooperation” does not leap to mind.

Are these audits helpful? Are you learning things vis-à-vis a cost-effective, coordinated, cooperative security structure? Are they cooperating?

Mr. Elliott: I cannot answer that question, senator. I must confess that what I know about our audit regime with respect to airports I have learned since my appearance last week.

Senator Smith: Okay. You have 30 personnel in Transport Canada whose job is basically to monitor, review and manage these leases across the country; is that correct?

Mr. Elliott: That is my understanding.

Senator Smith: I am not quarrelling with that, I am just curious. What would these 30 people be doing if only half a dozen are paying rent? I imagine these are the big-volume airports, which manage a majority of the passenger flights in this country.

Mr. Elliott: That is my understanding. I also believe that there are leasehold arrangements with other airports that do not currently include the paying of rent. I hate to sound bureaucratic, Mr. Chairman, but I am afraid that is not an area of activity within my part of Transport Canada. Thus, my knowledge of it is extraordinarily limited.

The Chairman: We understand that, Mr. Elliott. There is a division of labour in the department and you are telling us that this is not part of your division. Senator Smith is pursuing the matter of the \$12 tax that we understand goes into the Consolidated Revenue Fund. We also understand that it is appropriated by Parliament. Having said that, we think that Canadians would like to see where the \$12 tax they are paying at various airports is being spent. Could you, on behalf of the department, undertake to give us some indication of how the spending matches up with the collection? That is the issue in question.

Mr. Elliott: That question, Mr. Chairman, is of more direct interest to me. The government has stated that its intention is to match revenues and expenditures — match revenues from the air travellers' security charge with expenditures relating to —

The Chairman: — incremental security.

Le sénateur Smith: Des vérifications ont été menées, mais elles visent surtout à s'assurer que Transports Canada touche bien les loyers qui lui reviennent. Est-ce là le but, en substance?

M. Elliott: C'est ce qu'il me semble, oui.

Le sénateur Smith: Est-ce que ces vérifications vous permettent de tirer des leçons sur les crédits pour la sécurité? En tirez-vous des renseignements qui peuvent être utiles pour ce qui est de la situation générale en matière de sécurité? Si vous prenez Toronto, par exemple, et je regrette de le dire, car c'est de là que je viens — j'y suis né — lorsque le comité pense «aéroport Pearson», le mot «coopération» ne vient pas immédiatement à l'esprit.

Ces vérifications sont-elles utiles? Vous apprennent-elles quelque chose du point de vue d'une structure sécuritaire rentable, coordonnée et coopérative? Les aéroports coopèrent-ils?

M. Elliott: Je ne puis répondre à cette question, sénateur. Je dois avouer que ce que je sais de notre régime de vérification dans les aéroports, je l'ai appris depuis ma comparution la semaine dernière.

Le sénateur Smith: Bien. Vous avez un effectif de 30 personnes à Transports Canada dont le travail principal consiste à contrôler, revoir et gérer ces baux à travers le pays; est-ce exact?

M. Elliott: Je crois.

Le sénateur Smith: Je ne conteste rien, je suis simplement curieux. Que font ces 30 personnes si seulement une demi-douzaine paient un loyer? J'imagine que ce sont des aéroports à gros volume, qui gèrent la majorité des vols dans ce pays.

M. Elliott: C'est ce qu'il me semble. Je crois qu'il y a également des accords de location avec d'autres aéroports qui ne prévoient pas le paiement d'un loyer. Je ne veux pas m'abriter derrière les structures bureaucratiques, monsieur le président, mais je crains que ce n'est pas un domaine d'activité relevant de mon service à Transports Canada. C'est pourquoi mes connaissances sont extrêmement limitées.

Le président: Nous comprenons cela, monsieur Elliott. Il y a une division du travail au sein du ministère et vous me dites que cela n'est pas de votre ressort. Le sénateur Smith cherche des renseignements sur la taxe de 12 \$, dont nous savons qu'elle est versée au Trésor. La répartition est ensuite effectuée par le Parlement. Cela dit, nous pensons que les Canadiens aimeraient savoir à quoi est employée cette taxe de 12 \$ qu'ils paient dans les divers aéroports. Pourriez-vous, pour le compte du ministère, nous fournir quelques chiffres montrant le recoupement entre les dépenses et les recettes? C'est là le noeud de l'affaire.

M. Elliott: Cet aspect, monsieur le président, me concerne plus directement. Le gouvernement a déclaré que son intention est de coupler les recettes et les dépenses — assortir les recettes provenant du droit pour la sécurité du transport aérien et les dépenses pour...

Le président: ... le renforcement de la sécurité.

Mr. Elliott: Yes. The government has also undertaken to do an annual review of those revenues and expenditures. The first such review is currently underway. The Auditor General has been asked to examine the revenues and the expenditures to provide assurances to Canadians that in fact there will be a balance between them.

The Chairman: I would invite you to review the testimony that the Auditor General gave before this committee some three weeks ago, when she expressed concern that the accounts were not being established in a manner that would facilitate the determination of revenues matching expenditures. That is of great concern to us.

Mr. Elliott: I hear your concern, senator, and I am certainly interested in that. However, Transport Canada did not establish the charge; we do not collect the money, and we do not directly spend it. The greatest portion of that money is spent by CATSA.

The Chairman: It sounds like you are saying that it is someone else's problem. Are you recommending that we call CATSA officials to appear before the committee again to give us this accounting?

Mr. Elliott: I am sorry, but I am somewhat at a loss. The Auditor General, in my understanding, will be in a good position to examine expenditures by CATSA. In addition to her general responsibilities as the Auditor General of Canada, she is specifically named by the CATSA legislation as its auditor because it is a Crown corporation.

The Chairman: Have you had occasion to review Ms. Fraser's testimony before this committee?

Mr. Elliott: I believe I did review parts of it.

The Chairman: I would commend it to you, because Ms. Fraser certainly left the committee with the impression that, aside from timing problems, she was uncertain as to whether the different accounts could be matched up in such a manner as to indicate whether Pearson, Ottawa or any other airport was receiving its share of the tax.

Mr. Elliott: I better understand your question now, senator. I do not have any information to offer with respect to the tracking of expenditures by airports. I am simply indicating that in her position as auditor of CATSA, a Crown corporation, the Auditor General will have broad information concerning its expenditures.

Senator Smith: Really, I am trying to understand the degree of cooperation among the various stakeholders, and the airport authorities in particular. I chose Toronto because it is the biggest. Could you comment, Mr. Elliott, on that degree of cooperation in terms of information that you need? Have there been any challenges or problems?

Mr. Elliott: My dealings with the Greater Toronto Airports Authority, GTAA, are not directly related to their leases. On both safety and security issues, I would say that the GTAA has been quite cooperative with us. The head of GTAA certainly has strong views with respect to security, and he is not shy about making

M. Elliott: Oui. Le gouvernement s'est également engagé à procéder à un examen annuel de ces recettes et dépenses. Le premier de ces examens est actuellement en cours. La vérificatrice générale a été invitée à examiner les recettes et les dépenses, de façon à donner l'assurance aux Canadiens que les deux s'équilibrent bien.

Le président: Je vous invite à prendre connaissance du témoignage de la vérificatrice générale à ce comité il y a trois semaines environ, lorsqu'elle s'est inquiétée que les comptes n'étaient pas constitués de manière à faciliter ce couplage entre recettes et dépenses. Cela nous préoccupe grandement.

M. Elliott: J'entends votre préoccupation, sénateur, et le sujet m'intéresse certainement. Cependant, ce n'est pas Transports Canada qui a fixé le montant du droit; nous ne percevons pas cet argent, et nous ne le dépensons pas non plus directement. La plus grande part de cet argent est dépensé par l'ACSTA.

Le président: Vous avez l'air de dire que c'est le problème de quelqu'un d'autre. Recommandez-vous que nous convoquions de nouveaux les responsables de l'ACSTA pour avoir communication de ces comptes?

M. Elliott: Veuillez m'excuser, mais je suis un peu perdu. Il me semble que la vérificatrice générale sera bien placée pour examiner les dépenses de l'ACSTA. Outre ses responsabilités générales en tant que vérificateur général du Canada, la loi instituant l'ACSTA la désigne expressément comme vérificatrice de l'administration, car celle-ci est une société d'État.

Le président: Avez-vous eu l'occasion de lire le témoignage de Mme Fraser devant notre comité?

M. Elliott: En partie.

Le président: Je vous en recommande la lecture, car Mme Fraser a certainement donné au comité l'impression, outre les problèmes de chronologie, qu'elle n'est pas certaine que les divers comptes puissent être couplés de manière à déterminer si Pearson, Ottawa ou tout autre aéroport reçoit sa part de la taxe.

M. Elliott: Je comprends mieux votre question maintenant, sénateur. Je n'ai pas de renseignement sur le plan de la ventilation des dépenses par aéroport. Je dis simplement qu'en sa qualité de vérificatrice de l'ACSTA, une société d'État, la vérificatrice générale disposera de toute l'information concernant ces dépenses.

Le sénateur Smith: J'essaie en fait de déterminer le degré de coopération entre les divers intervenants et en particulier les administrations aéroportuaires. J'ai choisi Toronto car c'est le plus gros aéroport. Pouvez-vous nous dire, monsieur Elliott, quelle est la qualité de cette coopération, du point de vue des renseignements dont vous avez besoin? Y a-t-il des difficultés ou des problèmes à cet égard?

M. Elliott: Mes rapports avec l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto, l'AAGT, ne concernent pas directement son bail. Sur le plan des mesures de sécurité, je dirais que l'AAGT collabore très bien avec nous. Son dirigeant a des opinions très tranchées à cet égard il n'hésite pas à nous en faire part.

those views known. However, I would say that we generally experience good cooperation from the GTAA, and airports generally, on security.

Senator Smith: How long are the leases?

Mr. Elliott: I believe they are 60 years.

Senator Smith: Are there any renewal conditions along the way, or is it carte blanche for 60 years?

Mr. Elliott: I cannot answer that question.

Senator Smith: Do you have any leverage in the event that you believe that you are not getting 100 per cent cooperation from any particular airport authority?

Mr. Elliott: Certainly, with respect to security issues, we have several levers, including our regulatory regime and the potential for enforcement. Additional levers at our disposal are: first, good security is good for business; and second, no airport wants Transport Canada or anyone else to suggest that they are not being responsible.

Senator Smith: Have you had an opportunity to review the evidence that we heard last week from Professor St. John, who has written books on security and is a well-published author? He told us that the degree of security at Toronto is such that he avoids flying there, if possible. He tries to fly directly to Ottawa, or even through Hamilton. That is quite a statement. However, you may want to review his evidence.

Mr. Elliott: I must say, senators, that perhaps I looked a little confused earlier because I have read many transcripts of testimony before the committee. I read Mr. St. John's testimony and I read at least excerpts of the Auditor General's testimony. You have been very busy and there are volumes of information. It is difficult for me to keep all of it straight in my memory.

Senator Smith: There are a few highlights in his evidence that you should not miss, so I would commend it to you.

The Chairman: Senator Smith, I wanted to give you an occasion to attest to the value of Hamilton as an airport before we move on.

Senator Smith: Great airport.

Senator Day: I have two or three follow-up questions, Mr. Elliott, about testimony that you gave this morning. The first question concerns biometrics. What international standards are being set by such organizations as the international civil aviation authority? Is it possible that we might implement something here that will not be acceptable down the road — in a year or so — for international travel?

Mr. Elliott: It is my understanding that no international standards have been agreed to, but Canada is certainly a very active participant in the International Civil Aviation Organization, ICAO, which is headquartered in Montreal. Canada is represented on the ICAO Council. We are actively in discussions, but no standards have been established yet.

Cependant, je dirais que la coopération entre nous et l'AAGT, et les aéroports en général, en matière de sécurité, est généralement bonne.

Le sénateur Smith: Quel est le terme des baux?

M. Elliott: Je crois que c'est 60 ans.

Le sénateur Smith: Y a-t-il des conditions de renouvellement au cours de cet intervalle, ou bien est-ce carte blanche pour 60 ans?

M. Elliott: Je ne puis répondre à cette question.

Le sénateur Smith: Avez-vous un moyen de pression advenant que vous n'obtenez pas la pleine coopération d'une administration aéroportuaire donnée?

M. Elliott: Nous disposons de plusieurs leviers sur le plan de la sécurité, notamment notre régime réglementaire dont nous pouvons imposer le respect. Les autres leviers à notre disposition sont, premièrement, qu'une bonne sécurité est positive pour les affaires et, deuxièmement, que nul aéroport ne souhaite que Transports Canada ou quiconque d'autre le taxe d'irresponsabilité.

Le sénateur Smith: Avez-vous pu prendre connaissance du témoignage la semaine dernière du professeur St. John, un auteur renommé d'ouvrages sur la sécurité? Il nous a dit que les faiblesses de la sécurité à Toronto sont telles qu'il évite d'y prendre l'avion, dans la mesure du possible. Il essaie de prendre des vols directs pour Ottawa, ou même de transiter par Hamilton. C'est plutôt parlant. Mais vous voudrez peut-être lire son témoignage.

M. Elliott: Je dois dire, sénateurs, que j'ai peut-être eu l'air un peu confus tout à l'heure car j'ai lu beaucoup de transcriptions de vos délibérations. J'ai lu le témoignage de M. St. John et j'ai lu au moins quelques extraits de celui de la vérificatrice générale. Vous avez été très occupé et il y a un gros volume de transcriptions. Il m'est difficile de tout garder en mémoire.

Le sénateur Smith: Il y a quelques éléments saillants dans son témoignage que vous ne devriez pas manquer, et je vous les recommande.

Le président: Sénateur Smith, j'aimerais vous donner l'occasion d'attester de la valeur de l'aéroport de Hamilton, avant de passer à quelqu'un d'autre.

Le sénateur Smith: Un excellent aéroport.

Le sénateur Day: J'ai deux ou trois questions complémentaires sur le témoignage que vous avez fait ce matin, monsieur Elliott. La première intéresse les marqueurs biométriques. Quelles normes internationales sont fixées par des organisations comme l'Organisation de l'aviation civile internationale? Est-il possible que nous mettions en place quelque chose ici qui ne soit plus acceptable dans quelque temps — dans un an, mettons — pour les voyages internationaux?

M. Elliott: Je crois savoir qu'il n'y a pas de normes internationales convenues, mais le Canada est certainement un participant très actif à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, qui a son siège à Montréal. Le Canada est représenté au Conseil de l'OACI. Des pourparlers sont en cours, mais aucune norme n'a encore été établie.

Senator Day: How about the U.S. civil aviation authority? Are you in active discussions with them about aircraft taking off from Canada not being prevented from landing in the United States because the security is not to standard?

Mr. Elliott: We are in close contact with the Federal Aviation Administration, FAA, and with the U.S. Department of Transport. We have also had considerable discussions with the Transportation Security Administration, TSA. In fact, I recently met with Admiral James Loy, the U.S. Under Secretary for Security.

Senator Day: What mechanisms does Transport Canada have in place to ensure that serious security breaches will come to its attention? That question is prompted by testimony that we heard while ago from an air attendant, who told us that a box of box cutters was discovered on board an aircraft.

That would be a serious security breach.

Did you know about that, and if so, how did you learn about it?

Mr. Elliott: I believe I learned about it by reading testimony before the committee. How do we learn about security breaches? They are reported to us by various people. As I said, we have security inspectors on the ground in major airports on a continuous basis.

We also have inspectors who board aircraft, both on the ground and in-flight, to verify compliance with various regulatory requirements, including safety briefings, for example.

Senator Day: Does the airport authority, the operator of the airport, have an obligation under the lease or by regulation to bring security breaches to your attention?

Mr. Elliott: There are regulatory requirements for the reporting of incidents, yes.

Senator Day: Could you bring the specific regulatory requirements to the attention of honourable senators? We can get copies of them if you can tell us what and where they are.

Mr. Elliott: I would be happy to look into that, honourable senators.

Senator Day: Thank you. That would be helpful, and that way we can get a feeling for how you become aware of things so that you can take corrective action.

Now that you have become aware of the box cutters, what corrective action have you taken in that regard?

Mr. Elliott: Perhaps Mr. Barrette can answer that question.

Mr. Barrette: The only incident involving box cutters I was made aware of was shortly after September 11, when a couple of box cutters were found in an overhead storage compartment on an Air Canada Boeing 767. We investigated the incident in close cooperation with the Peel Regional Police. We were never able to find out from where these box cutters originated.

Le sénateur Day: Qu'en est-il de l'administration de l'aviation civile américaine? Êtes-vous en pourparlers avec elle pour éviter que les avions décollant du Canada soient empêchés d'atterrir aux États-Unis parce que la sécurité ne serait pas aux normes?

M. Elliott: Nous sommes en relation étroite avec la Federal Aviation Administration, la FAA, et avec le ministère des Transports américain. Nous avons eu des discussions poussées avec la Transportation Security Administration, la TSA. De fait, j'ai récemment rencontré l'amiral James Loy, le sous-secrétaire d'État américain à la sécurité.

Le sénateur Day: Quels mécanismes Transports Canada a-t-il mis en place pour garantir que les atteintes graves à la sécurité soient portées à son attention? La question est motivée par le témoignage d'un agent de bord que nous avons entendu il y a quelque temps, qui nous a dit qu'une boîte remplie de couteaux polyvalents a été découverte à bord d'un avion.

C'est là une atteinte grave à la sécurité.

Étiez-vous informé de cet incident et, dans l'affirmative, comment l'avez-vous appris?

M. Elliott: Je crois que je l'ai appris en lisant le témoignage fait au comité. Comment sommes-nous informés des atteintes à la sécurité? Diverses personnes nous les signalent. Comme je l'ai dit, nous avons des inspecteurs de sécurité en place dans les grands aéroports.

Nous avons également des inspecteurs à bord des avions, tant au sol qu'en vol, qui vérifient la conformité aux diverses exigences réglementaires, notamment les breffages sur la sécurité, par exemple.

Le sénateur Day: Est-ce que l'administration aéroportuaire, l'exploitant de l'aéroport, a l'obligation, de par son bail ou par règlement, de vous déclarer les atteintes à la sécurité?

M. Elliott: Le règlement oblige à signaler les incidents, oui.

Le sénateur Day: Pourriez-vous nous communiquer les exigences réglementaires précises? Nous pourrions nous en procurer le texte si vous nous donnez les références exactes.

M. Elliott: Ce sera avec plaisir, honorables sénateurs.

Le sénateur Day: Merci. Ce serait utile et ainsi nous saurons par quelles modalités vous êtes mis au courant, de façon à pouvoir prendre les mesures correctrices qui s'imposent.

Maintenant que vous êtes au courant de l'incident des couteaux polyvalents, quelle mesure corrective avez-vous prise?

M. Elliott: Peut-être M. Barrette peut-il répondre à cette question.

M. Barrette: Le seul incident mettant en jeu des couteaux polyvalents dont j'ai connaissance est survenu peu après le 11 septembre, lorsqu'une boîte de ces couteaux a été découverte dans un compartiment de rangement supérieur d'un Boeing 767 d'Air Canada. Nous avons fait enquête sur l'incident en collaboration étroite avec la police régionale de Peel. Nous n'avons jamais pu savoir d'où venait cette boîte.

Senator Day: You testified earlier that the airport authority is responsible for passes for the non-passengers who have access to the restricted areas, but that Transport Canada would be responsible in the case of someone who needed to go to several different airports. It seems to me that the airlines still continue to have a vital interest in all of these matters. What relationship does the airline have to that process you have described to us in terms of passes or people who are working on their aircraft, other than their employees?

Mr. Elliott: Under the current regime, restricted area passes are not issued by anyone other than airports. Airports, at least prior to September 2001, issued two kinds of passes: local passes and so-called "Canada passes." Therefore, Pearson airport, for example, could issue a pass that would give an individual access to a restricted area in Ottawa.

Under the enhanced regime that we are beginning to develop, I would see flight crew who fly between airports and, therefore, need access to restricted areas at more than one airport, applying to CATSA for a pass. CATSA would issue that pass to them.

Senator Day: Airlines are vitally interested in who might have access to their aircraft, I would think.

Do they have an opportunity to work with you, CATSA and the operator of the airport to determine what security is present, who is working on their aircraft or who might have access to their aircraft?

Mr. Elliott: They certainly have a need and an opportunity to do that. I know that, at least at major airports, there is a committee structure whereby various users of the airport get together to discuss issues of concern, including security.

Senator Day: Are airline operators involved in that discussion in terms of security?

Mr. Elliott: That is my understanding, yes.

Senator Day: They exercise their right and interest, and they have an opportunity to do that?

Mr. Elliott: Yes. Certainly, Air Canada has been active, just by way of example. I do not say it is unique to that carrier. However, we have been working closely with them and others, including the Air Transport Association of Canada, on security issues both before and after September 11.

Senator Day: Sure. My final question flows from Senator Smith's question about leases.

Does Transport Canada use a generic or similar lease in relation to all airports?

Mr. Elliott: Honourable senators, I believe that those leases were individually negotiated. I do not know what similarity there is from one to the other. I know that our chief legal counsel, Mr. Pigeon, was involved in the airport transfers. I believe he will be here this afternoon with the minister. He may be able to shed some light on that.

Le sénateur Day: Vous avez indiqué que l'administration aéroportuaire est responsable de la délivrance des cartes d'accès du personnel aux zones réglementées, mais que Transports Canada est responsable des laissez-passer des personnes qui doivent fréquenter plusieurs aéroports. Il me semble que les compagnies aériennes continuent à avoir un intérêt vital dans toutes ces affaires. Quel est le rôle de la compagnie aérienne dans ce processus, que vous avez décrit, de délivrance de laissez-passer pour les personnes qui travaillent sur leurs avions, autres que leurs employés propres?

M. Elliott: Sous le régime actuel, nul autre que les aéroports ne délivre de cartes d'accès aux zones réglementées. Avant septembre 2001, les aéroports émettaient deux types de laissez-passer: les laissez-passer locaux et ce que l'on appelait les «laissez-passer Canada». Ainsi, l'aéroport de Pearson, par exemple, pouvait délivrer un laissez-passer qui donnait au détenteur accès à une zone réglementée à Ottawa.

Selon le régime renforcé que nous commençons à élaborer, j'imagine que les équipages, qui doivent pouvoir accéder aux zones réglementées de plusieurs aéroports, demanderaient le laissez-passer à l'ACSTA. Celle-ci leur délivrera la carte.

Le sénateur Day: Les compagnies aériennes ont un intérêt vital à savoir qui peut accéder à leurs avions, j'imagine.

Ont-elles l'occasion de se concerter avec vous, l'ACSTA et l'administration aéroportuaire pour déterminer quelles mesures de sécurité sont prises, qui travaille sur leurs avions ou qui peut y avoir accès?

M. Elliott: Elles ont certainement ce besoin, et aussi l'occasion de le faire. Je sais que, du moins dans les grands aéroports, il existe un comité au sein duquel les divers usagers de l'aéroport peuvent discuter de sujets de préoccupations communs, dont la sécurité.

Le sénateur Day: Est-ce que les compagnies aériennes participent à cette concertation sur la sécurité?

M. Elliott: C'est ce qu'il me semble, oui.

Le sénateur Day: Elles exercent ce droit et elles ont l'occasion de le faire?

M. Elliott: Oui. Air Canada est très active à cet égard, par exemple. Je ne dis pas qu'elle est la seule. Cependant, nous avons travaillé en collaboration très étroite avec elle et d'autres, dont l'Association du transport aérien du Canada, sur les questions sécuritaires, tant avant qu'après le 11 septembre.

Le sénateur Day: Certainement. Ma dernière question découle de celle du sénateur Smith sur les baux.

Est-ce que Transports Canada utilise un bail générique pour tous les aéroports?

M. Elliott: Honorables sénateurs, je crois que ces baux ont été négociés individuellement. Je ne sais pas dans quelle mesure ils diffèrent. Je sais que notre conseiller juridique en chef, M. Pigeon, a eu à connaître des transferts d'aéroports. Je crois qu'il accompagnera le ministre cet après-midi. Il pourra peut-être vous en dire plus.

Senator Day: We will try to remember to ask him that, if we do not get caught up in other questions.

However, could I ask you to provide us with a copy of the generic portion of these leases? I suspect there are generic portions. That way, we can get some idea of what these look like.

Mr. Elliott: I will certainly relay that request to my colleague.

Senator Day: If you could relay that along with the other undertakings that you have given, that will assist us in understanding more thoroughly the daunting task that you are working on in relation to security.

The Chairman: Mr. Elliott, if I could, the reason we are focusing closely on leases is, we have been given the impression, at least by the Auditor General, that this is the principal way in which Transport Canada can influence the behaviour of the various airport authorities. Therefore, we are not only interested in the leases, but also in your comments of just a few moments ago about other levers and sanctions that you can use if the various airport authorities are not conforming with Transport Canada policy. That is the information we are looking to get back from you, if we could, please.

Mr. Elliott: Yes. Honourable senators, our relationship — that is, my part of Transport Canada, the Security and Emergency Preparedness Group in particular, but it is also true of my civil aviation colleagues — with our stakeholders, including airports, is not dictated by the lease. That is probably one of the reasons why I know so little about leases.

The Chairman: That is fair ball. If you have another mechanism for governing their behaviour, that is what the committee is interested in. If you could provide us with that, we would be most grateful.

I would like to thank you very much, Mr. Elliott, and your colleagues for appearing before us again. I gather that today will be a bit of a marathon for you, because you will be returning with the minister. We look forward to seeing you then and perhaps on other occasions. Thank you very much for your assistance today. I believe you have clarified several issues for us, and that is very helpful to the work of the committee.

For those of you following our work, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee will now adjourn to a meeting *in camera* in the adjacent room.

The committee adjourned.

Le sénateur Day: Nous tâcherons de nous souvenir de lui poser la question, si notre attention n'est pas détournée par d'autres questions.

Cependant, pourrais-je vous demander de nous fournir copie de la partie générique de ces baux? Je suppose qu'il y a des clauses génériques. Ainsi, nous saurons à quoi ressemblent ces baux.

M. Elliott: Je vais certainement transmettre cette requête à mon collègue.

Le sénateur Day: Si vous pouviez transmettre cela avec les autres engagements que vous avez donnés, car cela nous aidera à mieux cerner la lourde tâche qui est la vôtre sur le plan de la sécurité.

Le président: Monsieur Elliott, si vous me permettez d'expliquer, la raison pour laquelle nous nous intéressons de si près aux baux est que la vérificatrice générale, entre autres, nous a donné l'impression que c'est le principal moyen par lequel Transports Canada peut influencer le comportement des diverses administrations aéroportuaires. C'est pourquoi nous nous intéressons non seulement aux baux, mais aussi à ce que vous avez dit il y a quelques instants sur les autres leviers et sanctions que vous pouvez utiliser au cas où les diverses administrations aéroportuaires ne se conformeraient pas à la politique de Transports Canada. Ce sont là les renseignements que nous attendons de recevoir de vous, si vous voulez bien.

M. Elliott: Oui. Honorables sénateurs, notre relation — c'est-à-dire celle du Groupe de la sûreté et des préparatifs d'urgence de Transports Canada dont je suis responsable, mais c'est aussi vrai de mes collègues de l'aviation civile — avec les intervenants, aéroports compris, n'est pas dictée par le bail. C'est probablement l'une des raisons pour lesquelles je suis si mal informé à leur sujet.

Le président: Pas de problème. Si vous avez un autre mécanisme pour réguler leur comportement, c'est cela qui intéresse le comité. Si vous voulez bien nous transmettre cela, nous vous en serions de plus reconnaissants.

Je vous remercie infiniment, monsieur Elliott, ainsi que vos collègues, d'avoir comparu de nouveau devant nous. J'ai l'impression qu'aujourd'hui sera une journée marathon pour vous, car vous allez revenir avec le ministre. Nous serons heureux de vous revoir alors et peut-être en d'autres occasions aussi. Merci infiniment de votre aide aujourd'hui. Vous nous avez beaucoup éclairés sur plusieurs points et ce sera très utile pour les travaux du comité.

Pour ceux d'entre vous qui suivent notre travail, visitez notre site Internet à l'adresse www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages, ainsi que le calendrier des réunions confirmées. Sinon, vous pouvez contacter le greffier du comité en appelant le 1-800-267-7362, pour de plus amples renseignements ou pour une aide en vue de contacter les membres du comité.

Le comité va maintenant se réunir à huis clos dans la salle voisine.

La séance est levée.

OTTAWA, Monday, December 2, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12:45 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I should like to welcome Mr. John Nelligan, senior partner with the law firm of Nelligan O'Brien Payne, and Mark Audcent, Senate Law Clerk and Parliamentary Counsel. It is a pleasure having you here before us. We understand you are here to advise us on the rights of Parliament and parliamentarians, and we look forward to hearing from you in that regard.

Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel, Senate of Canada: Honourable senators, your chair has asked me to speak to you on the subject of your rights and obligations, as well as the rights and obligations of your witnesses, in the context of your current study on the need for a national security policy for Canada.

The law of Parliament is found in section 18 of the Constitution Act, 1867, and section 4 of the Parliament of Canada Act. The privileges, immunities and powers enjoyed by the Canadian Senate and the House of Commons are explained in detail in various doctrinal authorities, of which I shall mention here the work of a former law clerk of the House of Commons, Mr. Joseph Maingot, Q.C., entitled *Parliamentary Privilege in Canada*, second edition.

I begin with the question of the ability of your committee to compel the production of information. Rule 90 of the *Rules of the Senate* provides as follows:

A standing committee shall be empowered to inquire into and report upon such matters as are referred to it from time to time by the Senate, and shall be authorized to send for persons, papers and records whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

In an excellent article published in the spring 1995 edition of the *Canadian Parliamentary Review*, entitled "The Powers of Parliamentary Committees," Diane Davidson, then general legal counsel to the House of Commons, wrote: "Committees have virtually unlimited powers to compel the attendance of witnesses and to order the production of documents." Later in the same article, she writes: "There are legally no grounds upon which a witness can refuse to answer a question."

At issue today is your witnesses' need to reconcile their obligations to share with you the information you require in order to carry out your order of reference with their obligations to comply with the laws that you, as parliamentarians, have put into place to promote airport security. Witnesses and potential witnesses have expressed concern about their need to comply

OTTAWA, le lundi 2 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 45 afin d'examiner, pour ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. John Nelligan, associé principal au cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne, et à Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire au Sénat. C'est pour nous un plaisir de vous accueillir aujourd'hui. Vous êtes censés nous donner un avis sur les droits du Parlement et des parlementaires et nous sommes prêts à vous écouter.

M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire, Sénat du Canada: Honorables sénateurs, votre président m'a demandé de vous parler de vos droits et obligations ainsi que des droits et obligations de vos témoins dans le cadre de votre étude actuelle sur la nécessité d'une politique nationale de sécurité pour le Canada.

Le droit qui régit le Parlement se trouve à l'article 18 de la Loi constitutionnelle de 1867 ainsi qu'à l'article 4 de la Loi sur le Parlement du Canada. Les privilèges, les immunités et les pouvoirs dont jouissent le Sénat et la Chambre des communes au Canada sont exposés en détail dans différents ouvrages de doctrine et je me contenterai de mentionner ici les travaux d'un ancien légiste de la Chambre des communes, M. Joseph Maingot, c.r., dans l'ouvrage *Parliamentary Privilege in Canada*, deuxième édition.

Je commencerai par la possibilité pour votre comité de forcer la production des renseignements. La règle 90 du *Règlement du Sénat* dispose:

Un comité permanent est autorisé à faire enquête et rapport sur toute question que le Sénat lui soumet de temps à autre au besoin, à faire comparaître des personnes et produire des documents ou dossiers, et à faire imprimer au jour le jour les documents et témoignages selon les instructions du Sénat.

Dans un excellent article publié dans l'édition du printemps 1995 de la *Revue parlementaire canadienne*, intitulé «Les pouvoirs des comités parlementaires», Diane Davidson, qui était à l'époque avocate générale à la Chambre des communes, s'est exprimée en ces termes: «Les comités ont pratiquement des pouvoirs illimités de citer à comparaître des témoins et d'ordonner la production de documents.» Plus loin, dans ce même article, elle ajoute: «Aucune raison légale ne justifie qu'un témoin puisse refuser de répondre à une question.»

Ce qui est en cause aujourd'hui, c'est la nécessité pour vos témoins de concilier leurs obligations de vous communiquer les renseignements dont vous avez besoin pour vous acquitter de votre mandat avec leurs obligations de respecter des lois qu'en tant que parlementaires vous avez mis en place pour garantir la sécurité des aéroports. Les témoins effectifs et potentiels ont fait

with the Aeronautics Act, the Canadian Aviation Security Regulations made pursuant to that act, the Canadian Air Transport Security Authority Act and the Canada Evidence Act.

My conclusion is that none of the legislation mentioned is an impediment to your obtaining what information you need to conduct your study. The obligation of your witnesses is to appear as summoned and to answer if so ordered. The underlying policy is that the business of Parliament is the pre-eminent business of the nation and that freedom of speech is essential to proceedings in Parliament.

That said, should you ask a witness for information that is sensitive information or potentially injurious information the disclosure of which might otherwise be protected, you would not doubt want the witness to advise you and the witness would be entitled to draw that fact to your attention. In such circumstances, your committee might excuse the witness from answering, arrange to receive the information *in camera* or order the witness to answer notwithstanding.

By the law of Parliament, proceedings in committee are proceedings in Parliament and enjoy absolute privilege. Unless the Senate waives the privilege, the word of any person speaking in a Senate committee proceeding cannot be questioned in any court or place outside of Parliament.

This position is consistent with a stream of authorities, including the United Kingdom House of Commons, the Ontario High Court of Justice and the Canadian Attorney General speaking in the House of Commons.

In 1939, a member of the U.K. House of Commons, Mr. Duncan Sandys, wrote to the Secretary of State for War on the subject of the unsatisfactory state of air defences. The Attorney General wrote back to him to ask the source of his information. The matter ended up being studied by a select committee, which in its report concluded as follows:

Your Committee are of the opinion that disclosures by members in the course of debate or proceedings in Parliament cannot be made the subject of proceedings under the *Official Secrets Act*.

Joseph Maingot discusses the case on page 115 of his text.

In Canada, a similar question came up before the Ontario High Court of Justice in 1977. Joe Clark and five other members of the Federal Progressive Conservative Party had applied for judicial review of the uranium information security regulations, made under the Atomic Energy Control Act. The regulations provided for the security of information relating to certain uranium transactions, and the applicants sought a declaration concerning their rights as members of Parliament. Chief Justice Evans held as follows:

état de leurs préoccupations pour ce qui est de la nécessité de respecter les dispositions de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement d'application canadien sur la sûreté en matière d'aviation, de la Loi sur l'administration canadienne de la sécurité du transport aérien et de la Loi sur la preuve au Canada.

Je conclus qu'aucune des lois que nous venons de mentionner ne vous empêche d'obtenir les renseignements dont vous avez besoin pour procéder à votre étude. Vos témoins ont l'obligation de comparaître s'ils sont cités et de répondre si on le leur ordonne. Le principe sous-jacent, c'est que le travail du Parlement prime sur toutes les autres activités de la nation et que la liberté de parole est essentielle dans les procédures devant le Parlement.

Cela dit, s'il vous faut demander à un témoin des renseignements confidentiels ou dont la divulgation risquerait de causer un préjudice, vous devrez évidemment demander au témoin de vous en informer et ce dernier sera autorisé à signaler ce fait à votre intention. Dans un tel cas, votre comité pourra alors dispenser le témoin de répondre, s'organiser pour que ce renseignement soit donné à huis clos ou ordonner que le témoin réponde quand même.

En vertu de la loi sur le Parlement, la procédure devant les comités est de nature parlementaire et elle bénéficie d'un privilège absolu. À moins que le Sénat ne renonce à ce privilège, toute parole prononcée par une personne devant un comité du Sénat ne peut être remise en cause devant un tribunal quelconque ou en dehors du Parlement.

Cette position est conforme à celles qu'ont adoptées diverses autorités comme la Chambre des communes du Royaume-Uni, la Haute Cour de justice de l'Ontario et le procureur général du Canada intervenant devant la Chambre des communes.

En 1939, un député de la Chambre des communes du Royaume-Uni, M. Duncan Sandys, a envoyé une lettre au Secrétaire d'État à la guerre pour se plaindre de la défense aérienne. Le procureur général lui a répondu en lui demandant qu'il cite ses sources. La question a été étudiée en dernière analyse par un comité ad hoc, qui a conclu en ces termes dans son rapport:

Notre comité estime que la divulgation de renseignements par les députés dans le cadre des débats ou de la procédure du Parlement ne peut faire l'objet de poursuites au titre de la *Loi sur les secrets officiels*.

Joseph Maingot évoque cette affaire à la page 115 de son ouvrage.

Au Canada, la même question s'est présentée en 1977 devant la Haute Cour de justice de l'Ontario. Joe Clark et cinq autres députés du Parti progressiste-conservateur du Canada avaient demandé un examen judiciaire du règlement sur la sécurité de l'information relative à l'uranium, pris en vertu de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique. Ce règlement garantissait la sécurité de l'information portant sur certaines opérations s'appliquant à l'uranium, et les requérants ont demandé que l'on déclare quels étaient leurs droits en tant que députés du Parlement. Le juge en chef Evans a statué ainsi:

Following the authorities set out above, I have come to the conclusion that a Member of Parliament may utilize information proscribed by SOR/76-644 in Parliament, and may release the information to the media. However, I hold that the privilege of the Member cannot be extended to protect the media if they choose to release the information to the public. Nor do I consider that the "real" and "essential" functions of a Member include a duty or right to release information to constituents.

In the following year, a Mr. Cossitt, MP, made statements in the House of Commons that the Attorney General for Canada advised the House must have been based upon highly classified national security information. The Attorney General also said that the member's use of the secret information he was not entitled to have was contrary to the national interest. However, the Attorney General concluded, in his remarks made in the House on March 17, 1978, the following:

However, by law, his statement cannot constitute the foundation for a prosecution under the Official Secrets Act since it is well established that no charge in a court can be based on any statement made by an hon. member in this House.

For greater certainty with respect to witnesses, let me quote from Maingot at page 36:

The *Bill of Rights, 1689* is not restricted to Members; whatever protection is afforded the Member is equally afforded to the non-Member under the same circumstances. Accordingly, witness, petitioner, counsel, and others whose assistance the House considers necessary for conducting its proceedings are protected by the "rule of Parliament being that no evidence given in either House can be used against the witness in any other place without the permission of the House."

According to Maingot, at page 14, "Contempt of Parliament may be more aptly described as an offence against the authority of the House." In his words:

As in the case of a Superior Court, when by some act or word a person disobeys or is openly disrespectful of the of the authority of the House of Commons or the Senate or of their lawful commands, that person is subject to being held in contempt of the House of Commons or Senate as the case may be; therefore it will be seen that the Senate and House of Commons have the power or right to punish actions that, while not appearing to be breaches of any specific privilege, are offences against their authority or dignity. These may include disobedience to their legitimate commands or libels upon them, their offices, or their Members.

Après avoir passé en revue tous les précédents exposés ci-dessus, je conclus qu'un député peut se servir au sein du Parlement des renseignements proscrits par le DORS/76-644 et publier ces renseignements dans les médias. Je juge cependant que ce privilège du député ne peut pas s'étendre à la protection des médias si ces derniers décident de divulguer les renseignements au public. Je ne considère pas non plus que les attributions «réelles» ou «essentielles» des députés englobent le devoir ou le droit de divulguer des renseignements à leurs électeurs.

L'année suivante, un député, M. Cossitt, a fait des déclarations à la Chambre des communes qui, aux yeux du procureur général du Canada, devaient s'appuyer sur des renseignements hautement confidentiels relevant de la sécurité nationale. Le procureur général a ajouté que l'usage fait par ce député d'une information secrète qu'il n'était pas en droit de posséder était contraire à l'intérêt national. Le procureur général n'en a pas moins conclu, dans les observations qu'il a faites à la Chambre le 17 mars 1978:

However, by law, his statement cannot constitute the foundation for a prosecution under the Official Secrets Act since it is well established that no charge in a court can be based on any statement made by an hon. member in this House.

Pour plus de précisions concernant les témoins, laissez-moi vous citer Maingot à la page 36:

La *Déclaration des droits de 1689* ne se limite pas aux députés; la protection qui est éventuellement accordée aux députés l'est aussi à toute autre personne dans les mêmes circonstances. Par conséquent, les témoins, les requérants, les avocats et tous ceux dont l'intervention est jugée nécessaire pour aider la Chambre à mener à bien ses travaux sont protégés par la «règle du Parlement voulant que tout témoignage apporté devant l'une ou l'autre des Chambres ne peut être utilisé ailleurs à l'encontre du témoin sans l'autorisation de la Chambre.»

Toujours selon Maingot, à la page 14, «l'outrage au Parlement peut être décrit plus précisément comme une atteinte à l'autorité de la Chambre.» Selon lui:

Comme c'est le cas pour un tribunal d'ordre supérieur, lorsque par son action ou par ses paroles une personne désobéit ou se montre peu respectueuse de l'autorité de la Chambre des communes ou du Sénat ou encore des ordres qu'ils sont en droit de donner, elle peut être accusée d'outrage à la Chambre des communes ou au Sénat selon le cas; on peut voir, par conséquent, que le Sénat et la Chambre des communes ont le pouvoir ou le droit de sanctionner des actions qui, même si elles ne semblent pas porter atteinte à un privilège précis, constituent des infractions contre l'autorité ou la dignité de ces institutions. Cela peut s'étendre à la désobéissance aux ordres qu'elles donnent légitimement ou au fait de les diffamer, elles, leur bureau ou leurs membres.

Honourable senators, I propose to end by commenting briefly on the specific legislative provisions that are alleged to be impediments here. These, of course, must be read and harmonized with the law of Parliament.

Subsection 4.3(2) of the Aeronautics Act authorizes the Governor in Council to authorize the minister, by regulation, to make orders, which the Governor in Council has done in section 3.1 of the Canadian aviation security regulations. Subsection 4.8(1) of the act prohibits a person other than the minister from making a disclosure of the substance of any order made by the minister "unless the disclosure is required by law or is necessary to give effect to the order." Since the law of Parliament is part of the law of the land, and since the law of Parliament requires a witness who is ordered to answer to do so, the prohibition in this statute is inapplicable.

Subsection 4.8(2) of the act only addresses the question of the "production or discovery of any order" of the minister, requiring that the minister be given a chance to make representations. In any event, its application seems limited to judicial as opposed to parliamentary proceedings. Your committee could take notice that, if you wish to order the actual production or discovery of a ministerial order, you might wish to consult the minister first.

Subsection 32(2) of the Canadian Air Transport Security Authority Act requires the Canadian Air Transport Security Authority, authorized aerodrome operators and screening contractors to keep confidential any information the publication of which, in the opinion of the minister, would be detrimental to air transport security or public security, including financial and other data that might reveal such information. It follows that this prohibition is intended to apply to information that of its nature is of the kind used by these actors and not other airport security actors. It also follows that the minister must have predetermined that release of the information would be detrimental, since he must have formed and communicated his opinion.

Although I do not believe that this provision could justify a refusal to answer, it would certainly justify drawing the committee's attention to any expressed concern of the minister.

Finally, there are sections 38.01 and 38.02 of the Canada Evidence Act. The essence of the legislative scheme they embody is to prohibit disclosure of potentially injurious information and of sensitive information in a proceeding without the consent of the government, to be obtained in a variety of ways and circumstances.

On their face, these provisions might be thought to apply to the Houses of Parliament and their proceedings. Parliament has jurisdiction over the Houses, and Part I applies to "all criminal proceedings and to all civil proceedings and other matters

Honorables sénateurs, je vous propose pour finir de commenter rapidement les dispositions législatives précises qui sont considérées ici comme constituant un obstacle. Il convient bien entendu de les interpréter et de les concilier avec la loi sur le Parlement.

Le paragraphe 4.3(2) de la Loi sur l'aéronautique autorise le gouverneur en conseil à habilitier le ministre, par voie de règlement, à prononcer des ordonnances, ce que le gouverneur en conseil a fait en vertu des dispositions de l'article 3.1 du règlement canadien sur la sûreté aérienne. Le paragraphe 4.8(1) de la loi interdit à toute personne autre que le ministre de divulguer la teneur d'une ordonnance adoptée par le ministre «à moins que cette divulgation soit exigée par la loi ou qu'elle soit nécessaire pour rendre effective l'ordonnance.» Étant donné que la loi sur le Parlement fait partie intégrante de notre droit et que cette loi exige qu'un témoin réponde lorsqu'il lui est ordonné de le faire, l'interdiction prévue par cette loi est inapplicable.

Le paragraphe 4.8(2) de la loi ne porte que sur la «production ou sur la divulgation d'une ordonnance» du ministre, exigeant que le ministre se voit donner la possibilité de présenter ses observations. Quoi qu'il en soit, cette application semble limiter à la procédure judiciaire par opposition à la procédure parlementaire. Votre comité doit savoir que s'il souhaite faire produire ou divulguer une ordonnance ministérielle, il lui faut éventuellement consulter au préalable le ministre.

Le paragraphe 32(2) de la Loi sur l'administration canadienne de la sécurité du transport aérien autorise les exploitants des aéroports et les entrepreneurs chargés du contrôle à garantir la confidentialité de tout renseignement dont la publication pourrait, de l'avis du ministre, porter préjudice à la sécurité du transport aérien ou à celle du public, y compris en ce qui a trait aux données financières ou autres susceptibles d'entraîner la divulgation de ces renseignements. Il s'ensuit que cette interdiction doit s'appliquer aux renseignements qui sont de nature à être utilisés par ces intervenants et non pas par d'autres intervenants chargés de la sécurité dans les aéroports. Il faut donc aussi que le ministre ait déterminé à l'avance que la divulgation de ces renseignements serait préjudiciable étant donné qu'il faut qu'il se soit fait une opinion et qu'il l'ait communiquée.

Je ne pense pas que cette disposition puisse justifier un refus de répondre, mais elle n'en justifie pas moins que l'on attire l'attention du comité sur toute préoccupation émanant expressément du ministre.

Enfin, il y a les dispositions des articles 38.01 et 38.02 de la Loi sur la preuve au Canada. En substance, cette législation vise à interdire la divulgation de renseignements potentiellement dommageables et confidentiels dans le cadre d'une procédure sans le consentement du gouvernement, qui peut être obtenu de différentes manières.

À première vue, on peut penser que ces dispositions s'appliquent aux Chambres du Parlement et à leur procédure. Le Parlement a compétence sur les Chambres et la partie I s'applique «à toutes les procédures pénales et civiles ainsi qu'à

whatever respecting which Parliament has jurisdiction." The Houses are bodies with the jurisdiction to compel the production of information. The definition of a "proceeding" is "a proceeding before a court, person or body with jurisdiction to compel the production of information."

However, the better view is that the Canada Evidence Act does not apply to the Houses and their work. In the words of Maingot:

As part of the "grand inquest of the nation," the committee is free from adherence to rules of evidence such as the hearsay rule, the requirement of relevance, and the rules of natural justice. Rather, it is governed by considerations of public policy.

According to Katherine Dunkley and Bruce Carson, in a paper published by the Library of Parliament as backgrounder BP-141E, 1986, entitled "Parliamentary Committees: The Protection of Witnesses, the Role of Counsel and the Rules of Evidence":

The legal rules of evidence do not apply in parliamentary committee proceedings except as a basic requirement that they be relevant to the inquiry.

Finally, in the words of the U.K. Select Committee on the Official Secrets Act:

Privileges enjoyed by either House of Parliament or by the members of either House in their capacity as members can be abrogated only by express words in a statute.

The Canada Evidence Act contains no provisions making it expressly applicable to the proceedings of the Houses and of their committees, and holding that it is applicable would have bizarre constitutional implications such as the review of Parliament's proceedings by the courts.

In conclusion, honourable senators, having examined the constitutional context and the authorities invoked, I have concluded that none of the legislation invoked could justify the refusal of a witness to obey an order to appear or an order to answer. Failure to appear or to answer could be found to be a contempt of Parliament. That said, your committee and its witnesses will of course want to remain vigilant to monitor the need and propriety of publicly disclosing information that is sensitive or potentially injurious to airport security.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Audcent. Mr. Nelligan, do you have a statement?

Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne, LLP, Ottawa: I am privileged to appear before you today. Mr. Audcent asked to me review his original opinion. I, of course, had gone over the same ground as counsel for the Pearson inquiry some years ago. I must say we came to the same general conclusions.

toutes les autres questions relevant de la compétence du Parlement.» Les Chambres sont «des organes ayant compétence pour rendre obligatoire la production de renseignements.»

Il n'en reste pas moins que l'on a raison d'affirmer que la Loi sur la preuve au Canada ne s'applique pas aux Chambres et à leurs travaux. Selon les termes employés par M. Maingot:

Lorsqu'il se charge «d'enquêter au nom de la nation», le comité n'a pas à s'en tenir aux règles de la preuve telles que la règle du oui-dire, l'obligation de pertinence ainsi que les règles de la justice naturelle. Il est en fait régi par des considérations de politique publique.

Voici ce qu'en ont dit Katherine Dunkley et Bruce Carson, dans une étude publiée par la Bibliothèque du Parlement sous la cote BP-141E, 1986 et intitulée «Comités parlementaires: La protection des témoins, le rôle de l'avocat et les règles de la preuve»:

Les règles de la preuve prévues en droit ne s'appliquent pas à la procédure des comités parlementaires si ce n'est pour exiger à la base qu'elles soient pertinentes à l'enquête.

Enfin, selon les termes employés par le Comité ad hoc du Royaume-Uni au sujet de la Loi sur les secrets officiels:

Les privilèges dont bénéficient l'une et l'autre des Chambres du Parlement ou encore les députés de l'une ou l'autre Chambre dans l'exercice de leurs fonctions ne peuvent être abrogés que par des dispositions expresses d'une loi.

Aucune disposition de la Loi sur la preuve au Canada ne la rend expressément applicable à la procédure des Chambres ou de leurs comités et, au cas où l'on jugerait qu'elle s'y applique, il en résulterait d'étranges conséquences sur le plan constitutionnel tel que le fait de subordonner la procédure du Parlement à la révision des tribunaux.

En fin de compte, honorables sénateurs, après avoir examiné le cadre constitutionnel et les précédents invoqués, j'ai conclu qu'aucune des lois dont on a fait état ne peut justifier qu'un témoin refuse d'obéir à une ordonnance de comparaître ou de répondre au Parlement. Un défaut de comparaître ou de répondre pourrait constituer un outrage au Parlement. Cela dit, il faudra bien entendu que votre comité et que ses témoins restent vigilants afin de se pencher sur la nécessité et le bien-fondé d'une divulgation publique de renseignements confidentiels ou potentiellement dommageables à la sécurité des aéroports.

Le président: Merci, monsieur Audcent. Monsieur Nelligan, avez-vous une déclaration à faire?

M. John Patrick Nelligan, associé principal, Cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne, LLP, Ottawa: C'est pour moi un privilège de comparaître devant vous aujourd'hui. M. Audcent m'a demandé de revoir l'avis qu'il a rédigé à l'origine. Je me suis penché, bien entendu, sur la même question lorsque j'ai participé en tant qu'avocat à l'enquête Pearson il y a quelques années. Je dois dire que nous en arrivons de manière générale aux mêmes conclusions.

I was a founding director of NAV CANADA, and then served for five years after its incorporation. I am generally familiar with Department of Transport problems.

That having been said, I feel that this committee is entitled to get all the information it requires to carry on its investigations, subject always to assisting a witness in protecting as far as possible those things that a witness considers confidential or barred by statute.

The difficulty is that in many cases the committee does not know what witnesses consider confidential or otherwise until they appear before it. Perhaps witnesses should be encouraged to express their concerns before they appear so there can be some dealing.

Certainly, that was what we did in Pearson. We would have meetings with the witness and try to convenience them and yet get the essential evidence before the committee.

That is all I can usefully add, subject to your questions.

The Chairman: That is very helpful, Mr. Nelligan, and we appreciate you bringing your vast experience to this subject.

Senator Smith: To the best of my knowledge, I believe there have been two entities that have declined to appear before us. One is the Canadian subsidiary of a multinational U.S.-based courier service. I do not know that I need to go down that road today. The other is a Canadian public entity, namely the GTAA, the Greater Toronto Airport Authority, which is an entity established under statute. It is not a Crown corporation but it is a public body. We have had several letters from the president and chief executive officer, Mr. Turpen, who basically says that his people will not come.

I will throw the first question out to both of you. Have you had a chance to review that correspondence? If so, do you find merit in any of the arguments presented as to why they are declining to come?

Mr. Nelligan: I have read the letter. Frankly, I think the gentleman is confused as to your rights and his obligations. He may have some concerns. He broadly takes the position that you are being generally indiscreet. I do not think that is a ground for refusing to appear. If he has any difficulties about any particular bits of information, then he might, in courtesy, let you know what they are, and you might be able to decide whether you want to ask questions on it. However, he has no right to deny a formal request by you, bearing in mind that you might have to go the subpoena route. That having been done, he is answerable to this committee. The normal procedures can be undertaken to have him cited for contempt if he fails to appear.

Mr. Audcent: I agree with what was said.

J'ai été l'un des administrateurs à l'origine de la création de NAV CANADA et j'ai siégé ensuite pendant cinq ans au sein de son conseil d'administration. Je suis de manière générale bien familiarisé avec les problèmes du ministère des Transports.

Cela dit, j'ai le sentiment que votre comité est en droit de recueillir tous les renseignements dont il a besoin pour mener ses enquêtes, sous réserve toujours de protéger les témoins dans toute la mesure du possible lorsqu'il considère que les renseignements sont confidentiels ou que leur divulgation est interdite par la loi.

Le problème, c'est que dans bien des cas le comité ne sait pas quels sont les renseignements jugés confidentiels ou autres par les témoins tant qu'ils n'ont pas comparu. Il faudrait peut-être inciter les témoins à faire état de leurs préoccupations avant leur comparution pour que l'on puisse négocier.

C'est bien évidemment ce que nous avons fait à Pearson. Nous avons organisé des réunions avec les témoins en nous efforçant de leur faciliter la tâche et de faire en sorte que le comité obtienne les témoignages indispensables.

C'est tout ce que je puis vous dire d'utile et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Tout cela est très utile, monsieur Nelligan et nous sommes heureux que vous nous fassiez profiter de votre vaste expérience sur la question.

Le sénateur Smith: D'après ce que je peux savoir, je crois qu'il y a deux organisations qui ont refusé de comparaître devant nous. Il y a tout d'abord la filiale canadienne d'une société multinationale de messagerie implantée aux États-Unis. Je ne sais pas si je dois m'engager dans cette voie aujourd'hui. La deuxième est un organisme public canadien, la GTAA, soit l'Administration aéroportuaire de la collectivité urbaine de Toronto, une organisation créée en vertu de la loi. Ce n'est pas une société d'État mais un organisme public. Son président et son directeur général, M. Turpen, nous ont envoyé plusieurs lettres pour nous dire essentiellement que ses responsables ne se présenteraient pas devant nous.

Je vous pose à tous deux ma première question. Avez-vous eu la possibilité de consulter cette correspondance? Dans l'affirmative, trouvez-vous une quelconque justification dans les arguments présentés pour expliquer leur refus de comparaître?

M. Nelligan: J'ai lu la lettre. Je vous avoue bien franchement que cette personne comprend mal vos droits et ses obligations. Elle peut avoir certaines préoccupations. Elle part en gros du principe que de manière générale vous faites preuve d'indiscrétion. Je ne crois pas que ce soit une raison pour refuser de comparaître. Si elle a des réticences concernant certains types de renseignements, elle peut, par courtoisie, vous en faire part, et vous aurez alors tout loisir de lui poser ou non des questions à ce sujet. Elle n'a toutefois aucun droit de refuser d'obtempérer à une demande officielle que vous pourriez lui présenter, surtout lorsque l'on sait que vous pouvez la citer à comparaître. Cela fait, elle doit répondre à votre comité. Si elle refuse de comparaître, vous pourrez recourir normalement à la procédure consistant à l'accuser d'outrage au Parlement.

M. Audcent: Je suis d'accord avec cette interprétation.

Senator Smith: In Mr. Turpen's letter dated August 20, he says, in the last sentence:

Any discussion you may wish to have with the GTAA on this topic can only occur after the necessary approvals have been obtained from...

I will finish this off and come back to the question.

...the Attorney General of Canada...

I believe someone from that department will be here later today; therefore, that individual obviously did not have any trouble attending here.

...and the Minister of Transport...

Mr. Collenette will be here later today; he obviously did not have any trouble attending here.

...and the Canadian Air Transport Security Authority Act.

We have already heard from CATSA. Is there any basis whatsoever that these three authorities have to approve him appearing?

Mr. Nelligan: No basis at all. If he wants to consult with them first, that is his business. If, as a result of that consultation, he wants to raise certain concerns with this committee, that is his business. However, apart from that, his obligation is to appear. If he feels he has a problem, he should tell you about it, and then you can deal with it in all good faith. However, he cannot refuse to appear, and you do not have to go to anyone except your own Senate to get instructions as to who should or should not appear before the committee.

Senator Smith: Right. We have had other authorities, such as the RCMP here, who, if we delved into sensitive areas, did not have a problem. I will just set the law aside for one second and ask you to comment on this: There are such things in life as common sense and good judgment. Assuming that we have common sense and the best interests of the Canadian public at heart, if we ask a question that genuinely does get into a sensitive area and something might be compromised if it were answered totally and fully, how would you see that playing itself out in an appropriate way, were that to happen?

Mr. Audcent: Where the witness feels he or she has grounds not to talk to a parliamentary committee, the witness can draw that point to the committee's attention, discuss why he or she feels that perhaps the question should not be answered and put it up to the committee whether the question should be answered or not. The committee at that point can take it under advisement. This could be done prior to the question, as Mr. Nelligan suggested, if one can foresee that the conversation will go in a particular direction, and that would be wise. It can also be done right on the floor of the committee hearing.

Le sénateur Smith: Dans sa lettre du 20 août, M. Turpen déclare, dans la dernière phrase:

Vous ne pourrez vous entretenir de ce sujet avec la GTAA qu'une fois après avoir reçu les autorisations nécessaires [...]

Je finis la phrase et j'en reviens à la question.

— du procureur général du Canada —

Je pense qu'un responsable de ce ministère va venir un peu plus tard aujourd'hui; par conséquent, cette personne n'a évidemment éprouvé aucune difficulté à comparaître devant nous.

— du ministre des Transports [...]

M. Collenette sera ici un peu plus tard aujourd'hui; lui non plus, évidemment, n'a éprouvé aucune difficulté à comparaître devant nous.

— et des responsables de la Loi sur l'administration canadienne de la sécurité du transport aérien.

Nous avons déjà entendu les responsables de l'ACSTA. Y a-t-il une raison justifiant que ces trois autorités responsables aient à autoriser sa comparution?

M. Nelligan: Il n'y a aucune raison. S'il veut consulter tout d'abord ces responsables, il en a tout à fait le droit. Si, à la suite de cette consultation, il veut faire état de certaines préoccupations devant votre comité, il en a tout à fait le droit. En dehors de cela, cependant, il a l'obligation de comparaître. S'il éprouve des réticences, il doit vous en parler et vous pourrez alors régler la question de bonne foi. Toutefois, il ne peut pas refuser de comparaître et seul le Sénat est habilité à vous donner des instructions lorsqu'il s'agit de savoir qui doit comparaître ou non devant votre comité.

Le sénateur Smith: Effectivement. Nous avons reçu d'autres responsables, comme ceux de la GRC, qui n'ont éprouvé aucune difficulté lorsque nous abordions des domaines sensibles. Laissons tomber le droit et dites-moi si vous ne pensez pas que dans la vie il faut aussi savoir faire preuve de bon sens et de capacité de jugement. En partant du principe que nous avons du bon sens et que c'est l'intérêt de la population canadienne qui nous tient à coeur, à partir du moment où nous posons une question qui touche véritablement à un domaine sensible et qui pourrait entraîner un préjudice si l'on y répondait complètement, comment doit-on procéder selon vous pour bien faire les choses?

M. Audcent: Lorsqu'il estime avoir des raisons de ne rien dire à un comité parlementaire, le témoin peut porter ce fait à l'attention du comité, discuter des raisons qui l'empêchent éventuellement de répondre et préciser au comité s'il va répondre ou non. Le comité pourra alors délibérer. Comme l'a indiqué M. Nelligan, on pourra procéder ainsi avant même que la question soit posée, ce qui serait sage si l'on peut prévoir que la conversation va s'orienter dans tel ou tel sens. On peut aussi le faire au moment même où le comité tient ses délibérations.

The point is that a witness has the right to say: "Should I be required to answer this question? Are you aware that answering this question might affect the public interest in this, that or the other way?" At that time, the committee can take it under advisement whether or not the committee wishes to order the witness to answer the question.

Senator Smith: Would there be anything to prevent us from going *in camera*, getting the information off the record?

The Chairman: Senate committees can only go *in camera* in certain circumstances, and the committee would need the authority of the Senate to do that.

Mr. Nelligan: Frankly, I think that is a deficiency in the rules, an obvious gap in the rules. However, it can be remedied quickly by going back to the Senate and getting the authority to have the hearing *in camera*.

The Chairman: You recognize that it is in the rules?

Mr. Nelligan: Yes.

Senator Day: I want to get my mind around subsection 4.8(2). You deal with that at the bottom of page 6, when you talk about "discovery of any order" of the minister. As you refer to earlier on that page, the order, in effect, is a regulation, is it not, under 3.1 of the Canadian aviation security regulations? Is that the order?

Mr. Audcent: Honourable senators, as I understand it, the structure is that the act authorizes the Governor in Council to make regulations. It also authorizes the Governor in Council to allow the minister by regulation to make the same regulations. Then the act puts in a provision outlining that if the minister makes the regulations they will be subject to certain confidentiality requirements.

There are two confidentiality requirements. The second confidentiality requirement is the one you are talking about, which is subsection (2), which talks about the "production or discovery of any order" of the minister.

For the actual text of the order, one would have to look at the application of subsection 4.8(2). I do not think that subsection 4.8(2) applies, but since it has been considered by Parliament to be good public authority, your committee might want to consider, before you do put it on the public record, whether you actually want to put the text of a ministerial order on the public record.

Senator Day: Mr. Audcent, are you aware of any order that has been made by the minister? Before we meet with the minister, we should be aware of what orders he might have made? Are you aware of any he might have made under subsection 4.3(2) as referred to in subsection 4.8(1)?

L'essentiel, c'est que le témoin a le droit de demander: «Suis-je tenu de répondre à cette question? Vous rendez-vous compte qu'en répondant à cette question on risque de remettre en cause, sous une forme ou sous une autre, l'intérêt public?» À ce moment-là, le comité peut en délibérer et préciser au témoin s'il souhaite qu'il réponde ou non à la question.

Le sénateur Smith: Y a-t-il quelque chose qui nous empêche de délibérer à huis clos, pour que ces délibérations ne soient pas consignées dans le procès-verbal?

Le président: Les comités sénatoriaux ne peuvent délibérer à huis clos que dans certaines circonstances et il faudrait alors que ce comité obtienne l'autorisation du Sénat.

M. Nelligan: Je dois vous avouer qu'à mon avis le règlement comporte ici une faille évidente. On peut toutefois y remédier rapidement en saisissant le Sénat et en obtenant l'autorisation de délibérer à huis clos.

Le président: Vous nous confirmez que c'est prévu par le règlement?

M. Nelligan: Oui.

Le sénateur Day: Je veux me reporter au paragraphe 4.8(2). Vous traitez de la question au bas de la page 6, lorsque vous nous parlez de «production d'une ordonnance» du ministre. Comme vous l'avez indiqué plus haut dans cette même page, cette ordonnance n'est-elle pas en fait un règlement qui relève des dispositions du règlement canadien sur la sûreté aérienne? C'est bien la nature de cette ordonnance?

M. Audcent: Si je comprends bien, honorables sénateurs, en vertu de ce mécanisme, la loi autorise le gouverneur en conseil à adopter des règlements. Elle habilite aussi le gouverneur en conseil à autoriser le ministre à adopter ces mêmes règlements. Une disposition de la loi prévoit alors que si ces règlements sont adoptés par le ministre, ils devront respecter certaines exigences de confidentialité.

Il y a deux exigences de confidentialité. La seconde, celle dont vous parlez, fait l'objet des dispositions du paragraphe (2), qui traite de «la production ou de la divulgation d'une ordonnance» du ministre.

Pour ce qui est de la formulation précise de l'ordonnance, il conviendra de se reporter à l'application du paragraphe 4.8(2). Je ne pense pas que les dispositions du paragraphe 4.8(2) s'appliquent, mais étant donné que le Parlement a considéré qu'il s'agissait là d'un pouvoir d'autorisation répondant à l'intérêt public, il conviendrait que votre comité envisage, avant de consigner publiquement la chose, dans quelle mesure vous voulez effectivement consigner publiquement le texte d'une ordonnance ministérielle.

Le sénateur Day: Monsieur Audcent, savez-vous si une ordonnance a déjà été publiée par le ministre? Avant de le rencontrer, nous voudrions savoir quelles sont les ordonnances qu'il a déjà pu adopter. Savez-vous s'il a pu le faire en vertu des dispositions du paragraphe 4.3(2) conformément à ce que prévoit le paragraphe 4.8(1)?

Mr. Nelligan: That is just it. By the very fact it comes under this, we would not know.

Senator Day: It is not inconceivable then that the manager of the Toronto airport could say to us, "I cannot answer that because of an order of the minister." However, we do not know what the order is.

Mr. Nelligan: When that problem arises, you can deal with it. However, I still feel that even there, after you heard representations, if you felt it was necessary for the purposes of this committee, that is our interpretation of it, you could still require him to answer it. However, certainly there, I would take some pains to ensure that it did not get promulgated any further.

Mr. Audcent: I could give you the generic categories in which the minister is authorized to make the orders; however, as was pointed out, the orders, themselves, are protected by law, and so we would not know about them.

Senator Day: Would it be your advice to us that we should, when we speak to the minister, ask him if he has made any orders under that particular subsection?

Mr. Nelligan: I think that has to be decided on your side of the table.

Senator Day: With respect to the request that we made earlier, it was a request through our clerk to have the person attend. You described it as a formal request, a subpoena-type request. Is it your view that in order for us to exercise or put forward our position that the Parliament of Canada has priority over these other pieces of legislation we should subpoena the person?

Mr. Audcent: The ordinary practice of Senate committees is to invite witnesses to appear. If the witness declines to appear, the practice is to issue a second invitation and, in that second invitation, to mention the parliamentary powers of the committee. Perhaps the person has not understood the role of Parliament. At that point, if after the second invitation, you feel you need to hear from this witness, then you can have a member of your committee file a certificate saying that the information is necessary to your study and proceed to have a committee decision ordering the person to appear.

Senator Day: We do not normally swear witnesses in. Do you have any opinion as to whether we should or should not swear witnesses in?

Mr. Nelligan: On the Pearson inquiry, for matters of policy, it was decided that everyone would be sworn, because it would be rather invidious to require some people to swear and other people not to swear. On the other hand, anyone who tells an untruth before this committee is subject to penalty whether or not they have been sworn.

Senator Day: That is my understanding.

M. Nelligan: C'est justement la question. En raison précisément du fait que l'on se réclame de ces dispositions, nous ne pouvons pas le savoir.

Le sénateur Day: Rien n'empêche donc l'administrateur de l'aéroport de Toronto de nous dire: «Je ne peux pas vous répondre parce que c'est une ordonnance du ministre.» Toutefois, nous ne savons pas en quoi consiste cette ordonnance.

M. Nelligan: Lorsque ce problème se posera, vous pourrez toujours y remédier. Toutefois, je continue à penser que même dans ce cas, après avoir pris connaissance des arguments, si vous le jugez nécessaire pour les besoins du comité, si c'est votre interprétation, vous pouvez toujours exiger qu'il vous réponde. Il n'en reste pas moins que dans un tel cas je ferais tout mon possible pour que la divulgation s'arrête là.

M. Audcent: Je peux vous indiquer les grands domaines dans lesquels le ministre est autorisé à prononcer des ordonnances; toutefois, comme on vous l'a indiqué, les ordonnances elles-mêmes sont protégées par la loi et nous n'en connaissons donc pas la teneur.

Le sénateur Day: Est-ce que selon vous nous devrions, lorsque nous parlerons au ministre, lui demander s'il a adopté des ordonnances en vertu des dispositions de ce paragraphe?

M. Nelligan: Je pense que c'est à vous d'en juger.

Le sénateur Day: Au sujet de la demande présentée antérieurement, il s'agissait, par l'entremise de notre greffier, de faire comparaître l'intéressé. Vous l'avez qualifiée de demande officielle, s'apparentant à une citation à comparaître. Avez-vous le sentiment que pour exercer ou faire respecter nos prérogatives afin que le Parlement du Canada ait préséance par rapport à ces différents textes de loi, il nous faille citer à comparaître la personne concernée?

M. Audcent: Les comités sénatoriaux ont pour habitude d'inviter les témoins à comparaître. Si le témoin refuse, on a pour habitude d'envoyer une deuxième invitation et, dans celle-ci, de faire mention des pouvoirs des comités parlementaires. Il est possible que l'intéressé ait mal compris le rôle du Parlement. À ce moment-là, si après avoir envoyé une deuxième invitation, vous jugez nécessaire d'entendre le témoin, l'un des membres de votre comité peut alors déposer une attestation indiquant que les renseignements demandés sont indispensables à votre étude afin de mettre en route la procédure citant le témoin à comparaître.

Le sénateur Day: En règle générale, nous ne faisons pas prêter serment aux témoins. Avez-vous des idées bien arrêtées à ce sujet et pensez-vous qu'il nous faille le faire?

M. Nelligan: Dans l'intérêt public, il a été décidé dans l'enquête Pearson de faire prêter serment à tous les témoins parce qu'il aurait été assez illogique de faire témoigner sous serment certaines personnes et d'en exonérer d'autres de cette obligation. D'un autre côté, toute personne qui ne dit pas la vérité devant votre comité peut être sanctionnée, qu'elle ait ou non prêté serment.

Le sénateur Day: C'est comme cela que je vois les choses.

Mr. Nelligan: To that extent, I do not think it is actually necessary, particularly when so many of the witnesses are giving an opinion and it is only on factual matters that you want the witnesses sworn. You will have to make that decision yourself. You have a power of control, although there has been no oath taken by the witness. Once the witnesses have been sworn, you can refer them to the criminal courts for perjury if need be. I believe that has happened in Senate experience, a few years ago.

Senator Day: That is a good point.

Senator Smith: I should like it noted in the minutes that Mr. Nelligan raised a good point. At the appropriate time, perhaps this issue should be on the agenda so that we may discuss whether this committee should refer rule 92(2) to the Privileges, Standing Rules and Orders Committee. That rule contains a provision such that a committee may go *in camera* if it is dealing with any of the following: wages, salaries, other employee benefits, contract negotiations, other labour relations, other personnel matters, consideration of a draft agenda and/or a draft report. It is totally appropriate for us to consider sending a request to the Rules Committee, which I happen to be on, for an amendment to add one additional item. You can put that on the agenda at the appropriate time.

The Chairman: Prior to your joining the committee, Senator Smith, there had been a discussion of this, to seek dispensation from the Senate for information that, in the committee's view, was sensitive. We would be able to obtain it, in that respect.

Senator Smith: What is the status of the recommendation?

The Chairman: We thought we would have our order of reference and our budget before we moved on that.

Senator Smith: I am happy to champion that cause at the Rules Committee.

The Chairman: That is noted and appreciated.

Senator Banks: In the normal rather than the legal sense, can the minister order the operator of an airport not to appear before this committee?

Mr. Nelligan: With all due respect to the minister, he has no control over who appears before this committee.

Senator Forrestall: I am one of those people who have tried for the last four or five years, perhaps longer than that — 15 years at least — to get the Canadian government to rewrite the Aeronautics Act. The one under which we are operating was written in 1927. Do you think that would be a good idea?

Mr. Nelligan: I am sorry but I missed part of the question.

M. Nelligan: Dans cette optique, je ne crois pas que cette formalité soit effectivement nécessaire, surtout lorsque l'on sait que de nombreux témoins ne font que donner un avis alors que c'est sur les faits que l'on veut faire prêter serment. C'est une décision qui vous appartient. Vous avez des pouvoirs sur le témoin, qu'il ait ou non prêté serment. Une fois qu'un témoin a prêté serment, vous pouvez le traduire devant la justice pénale s'il s'est parjuré. Je crois que c'est arrivé il y a quelques années devant le Sénat.

Le sénateur Day: Voilà une précision intéressante.

Le sénateur Smith: Je tiens à faire consigner dans notre procès-verbal cette excellente observation de M. Nelligan. Au moment voulu, cette question sera éventuellement portée à l'ordre du jour pour que nous puissions nous prononcer sur le fait de savoir si notre comité doit se reporter aux dispositions de la règle 92(2) du Comité sur les privilèges, le règlement et les ordonnances. Cette règle prévoit qu'un comité peut délibérer à huis clos s'il traite des questions suivantes: émoluments, salaires, autres prestations pour les employés, négociations de contrat, questions diverses portant sur les relations du travail et du personnel, examen d'un projet d'ordre du jour et (ou) d'un projet de rapport. Nous pourrions très bien envisager de faire parvenir une demande au comité de règlement, au sein duquel je siège justement, pour qu'il apporte une modification et rajoute un élément. Nous pourrions inscrire cette question à notre ordre du jour à un moment donné.

Le président: Avant que vous fassiez partie de notre comité, sénateur Smith, nous avons évoqué cette question, à savoir s'il fallait dispenser le Sénat d'une information qui, aux yeux du comité, était sensible. Nous serions en mesure de l'obtenir, à cet égard.

Le sénateur Smith: Quel est l'état de cette recommandation?

Le président: Nous attendions d'avoir notre mandat et notre budget avant d'aller plus loin.

Le sénateur Smith: Je suis heureux de me faire l'avocat de cette cause devant le comité du règlement.

Le président: C'est noté, et nous apprécions la chose.

Le sénateur Banks: Dans la pratique, et non pas au sens légal, est-ce que le ministre peut ordonner à l'administrateur d'un aéroport de ne pas comparaître devant ce comité?

M. Nelligan: Avec tout le respect que je dois au ministre, il n'a aucun pouvoir de dicter qui peut comparaître devant votre comité.

Le sénateur Forrestall: Je fais partie de ces gens qui s'efforcent depuis quatre ou cinq ans, et peut-être même depuis plus longtemps — depuis 15 ans au moins — de faire en sorte que le gouvernement canadien reformule la Loi sur l'aéronautique. La formulation actuelle date de 1927. Pensez-vous que ce serait une bonne idée?

M. Nelligan: Excusez-moi, mais j'ai manqué une partie de la question.

Senator Forrestall: I have been trying for a number of years to bring attention to the Aeronautics Act. The act was written around 1927. It has now become akin to the Canada Shipping Act, having had so many additions and interpretations that it no longer makes sense.

Do you think it might be time to encourage the government to rewrite the Aeronautics Act, to bring it into the present century from the nineteenth century?

Mr. Nelligan: It is similar to steamships and steam railways — they are so afraid to go back and start over, in case they make new mistakes. They would rather stick with the ones that they know.

The Chairman: Mr. Nelligan and Mr. Audcent, on behalf of the committee I should like to thank you for your advice and counsel, which was to the point and succinct.

Our next witness is RCMP Deputy Commissioner Garry Loeppky, who is accompanied by Superintendent Ray Bonnell. Honourable senators will recall that Deputy Commissioner Loeppky appeared before this committee in January of this year. Today, he will be speaking to us about airport security, including both policing and the air marshal program.

Commissioner Loeppky, welcome to the committee. The floor is yours.

Mr. Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations, Royal Canadian Mounted Police: Superintendent Ray Bonnell is the individual who looks after our airport policing program and is ultimately accountable to me. He is here if there are technical issues that I might require his assistance on.

I should like to open by reading a short statement, after which I would be delighted to take honourable senators' questions.

It is my pleasure to be here today to appear before this Senate committee in order to assist you in what I consider very important work. As the RCMP's deputy commissioner responsible for operations, I can assure honourable senators that national security is of the utmost importance to our organization. The RCMP, through its intelligence-led operations and initiatives, works in concert with its local, national and international partners to ensure Canadian security and to safeguard the travelling public.

I am here to give the committee an overview of the RCMP's role in airport policing and to provide honourable senators with an update on the Canadian air carrier protective program, commonly referred to as air marshals, which I should point out is somewhat of a misnomer within the Canadian context. In previous proceedings of this Senate committee, I am aware that both of these areas of concern have been raised. The information that I am about to provide honourable senators will alleviate some of your concerns and answer many of your questions.

Le sénateur Forrestall: Je m'efforce depuis un certain nombre d'années d'attirer l'attention sur la Loi sur l'aéronautique. Cette loi doit dater de 1927. Comme la Loi sur la marine marchande du Canada, elle est devenue maintenant incompréhensible en raison des nombreuses interprétations et de nombreux ajouts qui ont été faits.

Ne pensez-vous pas qu'il est temps d'inciter le gouvernement à refondre la Loi sur l'aéronautique pour la faire passer directement du XIX^e siècle au siècle actuel?

M. Nelligan: C'est comme pour les bateaux et les trains à vapeur — on a très peur de revenir en arrière et d'avoir à tout recommencer au cas où l'on ferait de nouvelles erreurs. On préfère s'en tenir à ce que l'on connaît.

Le président: Monsieur Nelligan et monsieur Audcent, je tiens au nom du comité à vous remercier de vos conseils judicieux et succincts.

Nous allons maintenant entendre le sous-commissaire à la police opérationnelle de la GRC, Garry Loeppky, qu'accompagne le surintendant Ray Bonnell. Je rappelle aux honorables sénateurs que le sous-commissaire Loeppky a comparu devant notre comité en janvier. Aujourd'hui, il va nous parler de la sécurité des aéroports, qui englobe le programme de police et celui des agents armés à bord des avions.

Commissaire Loeppky, soyez le bienvenu devant notre comité. Vous avez la parole.

M. Garry Loeppky, sous-commissaire à la police opérationnelle, Gendarmerie royale du Canada: Le surintendant Ray Bonnell est le responsable chargé de notre programme de police des aéroports, qui dépend directement de moi. Il est venu ici pour m'appuyer au cas où des précisions seraient nécessaires sur des points techniques.

Je commencerai par vous lire un court exposé, après quoi je me ferai un plaisir de répondre aux questions que voudront me poser les honorables sénateurs.

C'est un plaisir pour moi de comparaître aujourd'hui devant votre comité, et j'espère que mon témoignage vous aidera dans vos délibérations importantes. En tant que sous-commissaire à la police opérationnelle de la GRC, je peux vous assurer que la sécurité nationale revêt une importance primordiale pour notre organisation. La GRC, par le biais de ses activités et initiatives axées sur les renseignements, travaille de concert avec ses partenaires locaux, nationaux et internationaux afin d'assurer la sécurité de la population canadienne, ainsi que de protéger les voyageurs.

Je vais vous donner un aperçu général du rôle de la GRC dans les aéroports et faire le point sur le programme de protection des transporteurs aériens canadiens, communément appelés les agents armés à bord des avions, qui, à mon avis, n'est peut-être pas bien compris dans le contexte canadien. Je suis conscient que ces deux sujets de préoccupation ont été abordés dans le passé auprès du comité sénatorial permanent. Les renseignements que je m'apprete à vous communiquer, je l'espère, allégeront certaines de vos préoccupations et fourniront des réponses à certaines de vos questions.

I should like to touch an airport policing. Historically, the RCMP has been involved in airport security and has maintained a strong working relationship with Transport Canada, who has the overall responsibility for security at Canadian airports. During the 1990s, through program review, local airport authorities assumed the responsibility for airport security. As a result of this decision, the RCMP discontinued its airport security program, since it was no longer a part of its federal enforcement mandate.

Today, however, the RCMP has an active federal law enforcement presence and provides investigative assistance to other federal enforcement agencies such as the Canada Customs and Revenue Agency, Agriculture and Agri-Food Canada, Health Canada and Citizenship and Immigration Canada at Canada's international airports.

RCMP activities at these airports are conducted in both uniformed and plainclothes functions, and involve active investigations in areas such as drug enforcement, customs and excise, immigration and passport, proceeds of crime, economic crime, national security investigations, as well as the enforcement of various other federal statutes.

In 2000, following a federal government decision and subsequent Treasury Board funding, dedicated federal enforcement sections at airports were created in Montreal, Toronto and Vancouver international airports. One hundred uniformed members were deployed, with 40 going to Montreal, 40 going to Toronto and 20 going to Vancouver.

The mandate of the federal enforcement sections at airports is to combat organized crime within the designated airport boundaries by providing enforcement to larger, dedicated RCMP federal enforcement sections, to the local police force of jurisdiction and to other government agencies, in an integrated manner.

From a national security perspective, the RCMP operates eight national security intelligence sections at the following international airports: Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto's Lester B. Pearson, Ottawa, Dorval and Halifax. These national security intelligence section resources conduct threat assessments and ensure the timely acquisition and dissemination of intelligence on an ongoing basis amongst our partner agencies involved in national security.

At the Vancouver, Edmonton and Halifax international airports, the RCMP is a police force of local jurisdiction. As such, it provides general policing services, as well as specialized services for the protection of civil aviation. This is an important element of the local or Canadian airport authority's overall airport policing and security program. These services are delivered through various separate federal, provincial and municipal policing arrangements.

Je vais vous parler de la police des aéroports. Depuis longtemps, la GRC prend part à la sécurité des aéroports et entretient une relation de travail étroite avec Transports Canada, qui a la responsabilité générale de la sécurité dans les aéroports canadiens. Au cours des années 90, par le biais de la révision des programmes, la responsabilité relative à la sécurité des aéroports relevait des administrations aéroportuaires locales. Par suite de cette décision, la GRC a mis fin à son programme de sûreté aéroportuaire parce qu'il ne faisait plus partie de son mandat.

Aujourd'hui, cependant, la GRC est très présente en ce qui a trait à l'application des lois fédérales et elle appuie d'autres organismes d'application des lois, tels que l'Agence des douanes et du revenu du Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Santé Canada et Citoyenneté et Immigration Canada, au niveau des enquêtes dans les aéroports internationaux canadiens.

Les activités de la GRC aux aéroports sont menées par les membres en uniforme et en civil et touchent les enquêtes en cours dans les secteurs suivants: lutte antidrogue, douanes et accise, immigration et passeport, produits de la criminalité, crime économique, enquêtes relatives à la sécurité nationale, ainsi que l'application de plusieurs autres lois fédérales.

En l'an 2000, c'est à la suite d'une décision du gouvernement fédéral financée par le Conseil du Trésor que nous avons mis sur pied des sections de l'exécution des lois fédérales spécialisées dans les aéroports internationaux de Montréal, de Toronto et de Vancouver. Cent policiers en uniforme ont été déployés, dont 40 à Montréal, 40 à Toronto et 20 à Vancouver.

Le mandat des sections de l'exécution de lois fédérales consiste à lutter contre le crime organisé dans les limites désignées de l'aéroport. Ces sections sont appelées à contribuer, de façon intégrée, aux efforts de répression et aux enquêtes des sections de l'exécution des lois fédérales spécialisées et élargies, de la police locale et d'autres organismes gouvernementaux.

Du point de vue de la sécurité nationale, la GRC est responsable de huit sections du renseignement pour la sécurité nationale aux aéroports internationaux suivants: Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Lester B. Pearson de Toronto, Ottawa, Dorval et Halifax. L'effectif de ces sections du renseignement pour la sécurité nationale procède à des évaluations des menaces et assure l'acquisition et la diffusion rapides des renseignements, sur une base régulière, entre nos partenaires chargés de la sécurité nationale.

Aux aéroports internationaux de Vancouver, d'Edmonton et de Halifax, la GRC est l'autorité policière compétente de la localité. Elle est donc responsable de la prestation des services de police généraux, ainsi que des services spécialisés à la sûreté de l'aviation civile. La sûreté de l'aviation civile constitue un élément important du programme de la police et de la sécurité des aéroports de l'administration aéroportuaire locale et canadienne. Ces services sont assurés par le biais de diverses ententes touchant les services de police fédéraux, provinciaux et municipaux.

Other police services having local jurisdiction at other international airports provide similar services to their respective airport authorities. For example, Peel Regional Police services provide this service at Toronto's Lester B. Pearson International Airport.

I should now like to touch upon the Canadian air carrier protective program. Immediately following the terrorist attacks of September 11, air safety was a paramount concern not only in Canada and the United States, but also throughout the world. The United States responded immediately by placing extremely stringent conditions on flights in and out of Reagan International Airport in Washington, D.C. These conditions included the granting of landing rights exclusively to air carriers having armed aircraft protective officers or air marshals on board. This precondition included all flights originating from Canada destined for Reagan International Airport.

The Government of Canada, in the interests of national and international safety and security, agreed to assist the airlines with meeting this precondition. As a specific example of the government's commitment, Transport Canada requested the assistance of the RCMP in order to maintain Air Canada's landing rights at Reagan International Airport.

In response to this request, the RCMP offered interim arrangements for the temporary secondment of necessary members to deliver on-board security to Air Canada flights. This specialized service commenced on November 12, 2001, on flights from Toronto and on January 14, 2002, for flights from Montreal.

This new RCMP initiative, called the Canadian air carrier protective program, provides specialized aircraft protective officers aboard international and domestic flights originating from Canada deemed to be at high risk. The selection process in determining what flights APOs will board is based on a risk threat assessment provided by the Civil Aviation Protective Intelligence Unit, which is located within the Criminal Intelligence Directorate of the RCMP. This unit was established by the RCMP in conjunction with Transport Canada and has been liaising with its colleagues in the United States and with other intelligence organizations both domestically and internationally to develop profiles based on threat assessments on possible high-risk flights.

Under the proposed public safety act currently before Parliament, Bill C-17 and formerly Bill C-55, designated officers from the RCMP will have access to both advance passenger information and passenger name record data. Advance passenger information is basic information for each passenger, such as name, gender, date of birth, citizenship and a travel document number. Passenger name record is information related to the traveller's reservation, such as flight number and itinerary. The RCMP access to this passenger information will ensure the

D'autres services de police ayant la compétence locale à d'autres aéroports internationaux fournissent des services similaires à leurs administrations aéroportuaires respectives. Par exemple, le Service de police régional de Peel fournit ce service à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

J'aborde maintenant le programme de protection des transporteurs aériens canadiens. Les attentats terroristes du 11 septembre ont transformé la sécurité aérienne, qui a pris une importance accrue non seulement au Canada et aux États-Unis, mais aussi à l'échelle mondiale. Les États-Unis sont tout de suite intervenus et ont mis en place des conditions extrêmement sévères à bord des avions à destination ou en provenance de l'aéroport international Reagan à Washington, D.C. Ces conditions limitaient l'octroi de droits d'atterrissage aux compagnies aériennes à bord desquelles se trouvaient des agents de la protection des aéronefs ou des policiers de bord. Cette precondition concernait tous les vols en provenance du Canada à destination de l'aéroport Reagan.

Le gouvernement du Canada, soucieux de la sécurité nationale et internationale, a accepté d'aider les compagnies aériennes à satisfaire cette precondition. À titre d'exemple de l'engagement du gouvernement, Transports Canada a immédiatement fait appel à la GRC afin de conserver les droits d'atterrissage d'Air Canada à l'aéroport Reagan.

En réponse à cette demande, la GRC a assuré, par le biais d'arrangements provisoires, l'affectation temporaire du personnel requis pour garantir la sécurité à bord des vols d'Air Canada. Ce service spécialisé a commencé le 12 novembre 2001 sur les vols en provenance de Toronto, et le 14 janvier 2002 sur les vols en provenance de Montréal.

Dans le cadre de cette nouvelle initiative de la GRC, intitulée programme de protection des transporteurs aériens canadiens, des agents spécialisés de la protection des aéronefs accompagnent les passagers des vols nationaux et internationaux en provenance du Canada qui sont considérés comme étant à risque élevé. Le processus de sélection visant à déterminer à bord de quels vols seront affectés des APA s'appuie sur les évaluations des risques et des menaces que fait le Service de renseignements sur la protection de l'aviation civile, qui fait partie de la Direction des renseignements en matière de criminalité de la GRC. La GRC a mis en place ce service en collaboration avec Transports Canada. Elle entretient également des rapports avec ses homologues aux États-Unis, ainsi qu'avec d'autres organismes de renseignement, à l'échelle nationale et internationale, afin de dresser, d'après des évaluations de menaces, des profils sur les vols soupçonnés comme étant à risque élevé.

En vertu de la loi sur la sécurité publique, dont le Parlement est actuellement saisi (projet de loi C-17, anciennement intitulé C-55), des policiers désignés de la GRC auront accès aux données relatives à l'information préalable sur les voyageurs ainsi qu'aux dossiers passager. L'information préalable sur les voyageurs est constituée de données de base sur les passagers, tels que leur nom, leur sexe, leur date de naissance, la citoyenneté et le numéro de leur document de voyage. Par ailleurs, le dossier passager est composé de renseignements concernant la réservation faite par le

delivery of an effective Canadian air carrier protective program, which will ultimately help to ensure the safety of the travelling public.

Specifically, these proposed provisions require that an air carrier must, upon request, provide a designated RCMP officer with passenger information for the Canadian air carrier protective program for the purposes of transportation security or the investigation of threats to the national security of Canada.

Transport Canada is the lead agency in this civil aviation initiative. Since April 1, 2002, funding for the Canadian air carrier protective program has been managed by the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, a Crown corporation under the authority of Transport Canada.

As per the memorandum of understanding between CATSA, Transport Canada and the RCMP, the Canadian air carrier protective program is mandated with preventing the control of an aircraft from being seized by any person or persons who do not have legal authority for assuming such control, by using the appropriate measures to neutralize the threat.

The relationship between the air carriers and the program is handled by Transport Canada. It is the air carrier's responsibility to train and inform their personnel. The RCMP provides information pertaining to the air carrier protective program for the air carrier's standard operating procedures. This deals specifically with such issues as communications procedures, chain of command, and crew involvement in emergency situations. In the standard operating procedures, the role of the aircraft protective officers is clearly defined as "to prevent the control of the aircraft from passing to any person or persons who do not have legal authority for assuming or seizing such control by using measured responses appropriate to the level of threat." This includes the use of deadly force where deemed necessary.

Subsequent to fulfilling our role on flights into the United States, Transport Canada has since put in place the necessary security measures and legal framework to allow aircraft protective officers on board domestic flights. The aircraft protective officers are especially trained to react to any security threat on board an aircraft that may jeopardize the integrity of or unlawful interference with civil aviation and respond to threats of death or grievous bodily harm. Aircraft protective officers will not intervene in incidents on board that are normally the air carrier's responsibility.

The RCMP, along with other stakeholders, most notably the air carriers, have been actively involved with Transport Canada in the development of new training requirements for crew members and also toward improving aircraft protective officers' awareness and safety training in regard to flight safety issues. However, the air carriers continue to develop their own procedures to meet the objectives outlined by Transport Canada.

voyageur, tel que le numéro de son vol et son itinéraire. Ces renseignements sur les passagers permettront à la GRC de mettre en oeuvre le programme de protection des transporteurs aériens canadiens de façon efficace et d'assurer, en bout de ligne, la sécurité des voyageurs.

Plus particulièrement, selon ces nouvelles dispositions de la loi, les compagnies aériennes doivent, sur demande, fournir les renseignements sur les passagers au policier désigné de la GRC dans le cadre du programme de protection des transporteurs aériens canadiens aux fins de la sûreté des transports.

Transports Canada est l'organisme responsable participant à cette initiative relative à l'aviation civile. Depuis le 1^{er} avril 2002, le financement du programme de protection des transporteurs aériens canadiens est assuré par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA), une société d'État qui relève de Transports Canada.

Conformément au protocole d'entente entre l'ACSTA, Transports Canada et la GRC, le programme de protection des transporteurs aériens canadiens vise à prévenir la prise de contrôle d'un aéronef par toute personne ou tout groupe qui n'est pas muni de l'autorité légale pour assumer ce contrôle au moyen des mesures appropriées consistant à neutraliser la menace.

Transports Canada gère la relation entre les compagnies aériennes et le programme. Il incombe ensuite aux compagnies aériennes d'informer leur personnel et de leur offrir une formation. La GRC fournit l'information relative au PPTAC pour les procédures d'utilisation normalisées des compagnies aériennes. Cette information porte notamment sur les questions relatives aux procédures de communication et à la hiérarchie de commandement lors de situations d'urgence. Dans les procédures d'utilisation normalisées, le rôle des APA est clairement défini: ... prévenir la prise de contrôle d'un aéronef pour toute personne ou tout groupe qui n'est pas muni de l'autorité légale pour assumer ou prendre ce contrôle et ce, au moyen de réponses mesurées correspondant au niveau de la menace. Ces réponses comprennent le recours à une force meurtrière, selon les besoins.

Après avoir rempli notre rôle à bord des vols à destination des États-Unis, Transports Canada a mis en oeuvre les mesures de sécurité nécessaires et le cadre juridique visant à autoriser les APA à bord des vols nationaux. Les agents de la protection des aéronefs (APA) sont spécialement entraînés à réagir à toute menace envers la sécurité à bord d'un aéronef qui pourrait mettre en péril l'intégrité de l'aviation civile ou porter atteinte à sa sécurité. Les APA n'interviendront pas dans les cas d'incidents qui relèvent habituellement de la responsabilité des compagnies aériennes.

En collaboration avec d'autres intéressés, notamment les compagnies aériennes, la GRC a participé activement, avec Transports Canada, à l'élaboration des nouvelles exigences en matière de formation pour les membres de l'équipage, ainsi qu'à l'accroissement de la sensibilisation et de la formation en techniques et normes de sécurité des APA à l'égard des questions portant sur la sécurité des vols. Cependant, les

The safety and security of the public and RCMP members is paramount in this program. RCMP officers assigned to these tasks are highly qualified and receive additional training that can be adjusted to meet new or changing demands. The RCMP's aircraft protective officers wear plain clothes on board the flights to remain inconspicuous and blend in with other members of the travelling public. From its inception, aircraft protective officers have been recruited from within the ranks of the RCMP. Specialized training is ongoing for RCMP members and the ability to rotate personnel in and out of the program is seen as being a very important component of the success of such a program. It is seen as important because it allows members to keep vigilant by ensuring that they are current and that the program runs at optimal efficiency.

At this point, the RCMP believes that the program is best served under the current staffing process. Furthermore, the success of the program hinges on the confidentiality of the program. It is imperative that the flight crews be aware that discussions of the air carrier protective program, and specifically the identities of the aircraft protective officers, must be on a need-to-know basis.

As of April 1, 2002, the RCMP is committed to providing the air carrier protective program service for the next five years. In order to develop and monitor the program, a national policy centre was created at headquarters in Ottawa under the direction of the Protective Policing Directorate.

In closing, I want to reiterate that the air carrier protective program is only one of many Government of Canada programs supporting the objectives of the proposed new public safety act tabled last October. With enhanced intelligence- and data-sharing capabilities on the ground between Canadian and international partner agencies, we can anticipate the delivery of more efficient and effective enforcement measures in the near future to ensure the safety of Canadians and the national security of our country.

I am now prepared to take your questions. However, to ensure the integrity of the air carrier program, the safety of the travelling public and the long-term commitments that we envision, I would ask for your understanding that the disclosure of certain information into the public domain would have serious implications for the program and could compromise it. As a senior member of the RCMP, I have responsibilities that include the protection of the program's integrity, protection of the public and the safety of our members.

I would be happy to respond to your questions.

compagnies aériennes continuent à élaborer leurs propres procédures afin d'atteindre les objectifs énoncés dans les règlements de Transports Canada.

La sécurité et la protection du public et des membres de la GRC est la priorité absolue de ce programme. Les policiers de la GRC affectés à ces tâches sont hautement qualifiés et reçoivent une formation supplémentaire qui peut être adaptée pour satisfaire aux besoins actuels ou en évolution. Les APA de la GRC sont vêtus en civil à bord des vols afin de passer inaperçus et de se mêler aux voyageurs. Depuis la création du programme, les APA ont été recrutés au sein de la GRC. Les membres de la GRC reçoivent une formation spécialisée continue. De plus, notre capacité d'effectuer une rotation du personnel est perçue comme une composante très importante du succès d'un tel programme. La rotation du personnel est la clé pour faire en sorte que les membres continuent à être vigilants et ainsi s'assurer que le programme fonctionne de façon optimale.

La GRC considère qu'à l'heure actuelle, le programme est mieux servi par le processus de dotation existant. Le succès du programme dépend de sa confidentialité. Nous croyons fortement qu'il est impératif que les membres de l'équipage comprennent qu'il ne faut pas discuter du programme de protection des transporteurs aériens canadiens, et plus particulièrement de l'identité des agents spécialisés de la protection des aéronefs, à moins que ce ne soit absolument nécessaire.

La GRC s'est engagée à fournir des services dans le cadre du programme de protection des transporteurs aériens canadiens pendant les cinq prochaines années à compter du 1^{er} avril 2002. Un centre national de politiques qui relève de la Direction de la police de protection, a été mis sur pied à l'ADG, à Ottawa, afin d'élaborer et de surveiller le programme.

En terminant, je tiens à vous rappeler que le programme de protection des transporteurs aériens canadiens n'est qu'un des nombreux programmes du gouvernement du Canada qui vient appuyer les objectifs de la nouvelle loi sur la sécurité publique déposée en octobre dernier. Grâce aux renseignements approfondis et aux capacités améliorées de partage des données sur le terrain entre les partenaires nationaux et internationaux, nous pouvons anticiper une application de mesures coercitives plus efficaces dans un avenir rapproché. Ces mesures nous permettront d'assurer la sécurité de la population canadienne, donc de notre pays.

Avant de répondre à vos questions, je tiens à vous rappeler que pour assurer l'intégrité du programme de protection des transporteurs aériens canadiens, la sécurité du grand public, nos engagements futurs à long terme et la sécurité des membres de la GRC, je vous demanderais d'être conscients et sensibles au fait que certaines informations ne seront pas élaborées dans le domaine public à cause des conséquences graves et irrévocables qu'elles pourraient avoir. En tant que cadre de la GRC, mes responsabilités sont de protéger l'intégrité du programme, la sécurité du grand public et celle de nos membres.

Je suis tout disposé à répondre à vos questions.

Senator Cordy: Am I correct that the legal framework requirements are that the pilot and the chief flight attendant be notified that there is an officer on board?

Mr. Loepky: That is correct.

Senator Cordy: They would know the seat number or identity of the person?

Mr. Loepky: That is correct.

Senator Cordy: After hearing testimony this morning, I asked a question regarding who would be notified. My previous understanding had been that the chief pilot and the chief flight attendant would be notified, but the information I got this morning from the witness was that everyone on board would be aware that there was an officer on board. Is that information correct?

Mr. Loepky: No, that is not exactly how the process works. We have committed to ensure that the pilot of the aircraft is notified that there is someone on board and that the in-charge flight attendant, that is, the person responsible for the flight crew, is notified of the presence of an aircraft protective officer on board. If those people choose to share that information with other flight crew members, that would be their decision. Our position is that we will share it with the captain and the in-charge flight attendant, who would obviously be involved in any case if there were an incident on board.

Senator Cordy: Is it the norm that all crew members are aware that someone on board is carrying arms, or is that out of your control after you have let the two people know?

Mr. Loepky: We share that information with the pilot and the in-charge flight attendant.

Senator Cordy: Are they told whether they can or cannot share that information?

Mr. Loepky: We have not given them specific instructions on that. We have simply asked for their cooperation to ensure that it does not go beyond. If they choose to share it with their in-flight crew, that is their decision, but we have not given any specific direction on that.

Senator Cordy: You have also stated that carriers are responsible for training, which I understand. Is there any discussion whatsoever between the RCMP and crews as to what exactly their responsibility is should the officer on board be required to take action because of an individual on board who they would prefer not be there?

Mr. Loepky: Obviously, if one of our people on board must take action, it is at the very end of the process because it is too void having someone take control of the aircraft, and we would not get involved before that.

Le sénateur Cordy: Ai-je raison d'affirmer que la loi exige que le pilote et l'agent de bord en chef soient notifiés lorsqu'un agent est à bord?

M. Loepky: Vous avez raison.

Le sénateur Cordy: Ils doivent être au courant du siège occupé par cette personne et de son identité?

M. Loepky: C'est bien ça.

Le sénateur Cordy: J'ai demandé à un témoin ce matin quelles étaient les personnes qui devaient être notifiées. Je pensais jusqu'à présent que le premier pilote ainsi que l'agent de bord en chef devaient être notifiés, mais le témoin que j'ai interrogé ce matin m'a répondu que toutes les personnes à bord devaient être mises au courant du fait qu'un agent était à bord. Est-ce que c'est exact?

M. Loepky: Non, ce n'est pas exactement ainsi que l'on opère. Nous nous sommes engagés à faire en sorte que le pilote de l'appareil et que l'agent de bord en chef, en l'occurrence l'agent responsable de l'équipage, soient notifiés de la présence à bord d'un agent chargé de la protection de l'appareil. Si ces personnes décident alors de communiquer cette information au reste de l'équipage, c'est leur prérogative. Nous nous engageons pour notre part à communiquer cette information au capitaine et à l'agent de bord en chef, qui seront de toute évidence impliqués au cas où un incident se produisait à bord.

Le sénateur Cordy: Est-ce qu'il est normal que tous les membres de l'équipage soient mis au courant du fait qu'une personne à bord est armée, ou est-ce que cela échappe à votre contrôle une fois que vous avez mis au courant ces deux responsables?

M. Loepky: Nous communiquons cette information au pilote et à l'agent de bord en chef.

Le sénateur Cordy: Est-ce qu'on leur a dit qu'ils peuvent ou non communiquer cette information?

M. Loepky: Nous n'avons donné aucune instruction précise à ce sujet. Nous avons simplement sollicité leur collaboration pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de dérapages. S'ils veulent communiquer cette information à l'équipage, ils en ont le droit, mais nous ne leur avons donné aucune consigne précise à ce sujet.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez aussi indiqué que les transporteurs étaient chargés de la formation, ce que je comprends bien. Y a-t-il eu des entretiens entre la GRC et les équipages pour savoir exactement comment allaient être assignées les responsabilités au cas où l'agent à bord serait obligé d'intervenir au sujet d'un individu indésirable?

M. Loepky: Bien évidemment, si l'un de nos agents à bord doit intervenir, c'est tout à fait en dernier recours parce qu'il faut empêcher quelqu'un de prendre le contrôle de l'appareil. Nous n'interviendrons pas avant ce stade.

In terms of the actual crew training, I understand that Transport Canada is in the process of developing that, in terms of ensuring that there is a standard to which the flight crews must be trained. Of course, the airlines will ensure that they meet those requirements.

Senator Cordy: Would the RCMP be asked for recommendations in terms of what training crews should have in dealing with an officer on board?

Mr. Loepky: Yes. We have been involved in discussions with that, to ensure that our input is on the table.

Senator Cordy: I am often at the airport in Halifax, where RCMP do general policing. What exactly do you do in the airport? Sometimes the RCMP officer will ask for my photo ID before I enter into the screening area. What does general policing mean in Halifax?

Mr. Loepky: General policing includes everything from responding to front-line complaints from that local community, as it would in any community, in other words, the police force of local jurisdiction, from petty thefts to motor vehicle accidents out in front of the building to a whole host of normal police duties. It also involves very close cooperation with the local airport authorities in terms of responding to concerns that they have, as you mentioned, where there is police presence requested to verify documentation and that type of thing. It is a more general role.

That of course is supplemented by our federal presence. Our national security investigation sections are there, as well as Canada Customs, Immigration and Transport representatives. They assist in things like threat assessments, gathering intelligence, working in an integrated way with the other partners in that airport. We may also have federal presence there in terms of drug enforcement personnel on specific files, that type of thing.

Senator Cordy: We have been told that at Pearson the criminal element is playing a vital role in moving things through the airport that should not necessarily be moved through the airport. We were told that the RCMP asked to go in undercover, to see if they could find out who was responsible, but that the unions turned them down. The RCMP was not allowed to do undercover work at the airport, to find out who was involved in doing illegal activities at the airport. Would you be able to comment on that?

Mr. Loepky: In some of the airports, primarily the ones where we have front-line policing responsibility, we provide support in terms of background security checks; we assist in CPIC checks, those types of things.

In Toronto, first, we have significant numbers there, a total of about 65 RCMP. We work in an integrated way with the Peel Regional Police, who do the front-line policing at the airport. We also work there with representatives of the OPP, the Toronto Metro Police and certain federal government departments. We deal with activities at the airport that come to our attention, say,

Pour ce qui est de la formation effective des équipages, je crois savoir que Transports Canada est en train d'élaborer une norme s'appliquant à la formation des équipages dans ce genre de situation. Bien entendu, les sociétés de transport aérien s'assureront que ces normes seront respectées.

Le sénateur Cordy: Est-ce que l'on va demander à la GRC de recommander quelle doit être la formation des équipages lorsqu'il s'agit de traiter avec l'agent à bord?

M. Loepky: Oui. Nous avons eu des pourparlers à ce sujet pour faire en sorte que nous soyons entendus.

Le sénateur Cordy: Je me présente souvent à l'aéroport de Halifax, où la GRC se charge des opérations générales de police. Que faites-vous exactement dans cet aéroport? Parfois, l'agent de la GRC me demande ma photo d'identité avant que je pénètre dans l'air de contrôle. Qu'entend-on par opérations générales de police à Halifax?

M. Loepky: C'est tout un ensemble avec, au départ, les plaintes déposées au niveau local, comme cela se produit dans toutes les collectivités, autrement dit les interventions de la police locale, qui vont des vols qualifiés aux accidents automobiles se produisant devant le bâtiment, en passant par toute une série d'opérations de police courantes. Il en résulte aussi une collaboration très étroite avec les administrations aéroportuaires locales afin de remédier, comme vous l'avez mentionné, à certaines de leurs préoccupations touchant la présence de la police et la nécessité de vérifier, par exemple, la documentation des passagers. C'est un rôle plutôt général.

À cela vient s'ajouter, bien entendu, la présence de nos services fédéraux. Nous avons sur place nos sections d'enquête sur la sécurité nationale ainsi que les services des douanes canadiennes, de l'immigration et des transports. Ils interviennent en matière d'évaluation des menaces, de recueil des renseignements et dans le cadre d'opérations menées en collaboration avec d'autres partenaires de l'aéroport. Nous assurons aussi éventuellement une présence fédérale en matière de répression des drogues sur des dossiers précis, par exemple.

Le sénateur Cordy: On nous a dit qu'à l'aéroport Pearson des groupes criminels acheminent des marchandises qui ne devraient pas nécessairement passer par cet aéroport. Nous avons fait savoir qu'on avait demandé à la GRC de poster des agents en civil afin de savoir qui étaient les responsables, mais que les syndicats ont refusé. On n'a pas autorisé la GRC à poster dans l'aéroport des agents en civil pour découvrir qui y acheminait illégalement des drogues. Qu'avez-vous à nous répondre à ce sujet?

M. Loepky: Dans certains aéroport, notamment dans ceux où nous faisons la police sur le terrain, nous contribuons à assurer des vérifications de sécurité, nous participons au contrôle du CIPC, et cetera.

À Toronto, nous avons pour commencer un nombre significatif d'agents sur place, soit environ 65 agents de la GRC. Nous travaillons de concert avec la Police régionale de Peel, qui se charge d'assurer les services de police dans les locaux de l'aéroport. Nous collaborons aussi avec les représentants de la Police provinciale de l'Ontario, de la Police métropolitaine de

through Canada Customs or Immigration. We work together in an integrated way through a very multidisciplinary approach to try to address that problem.

With respect to us being precluded from conducting an investigation at Toronto Lester B. Pearson Airport, I am not specifically aware of that situation. I know we conduct significant investigations at Lester B. Pearson Airport. In terms of being precluded from doing an internal investigation, I am not aware of that, so I cannot comment.

Are you aware of that?

Mr. R.J. Bonnell, Superintendent, Officer in Charge, Protective Services Branch, Royal Canadian Mounted Police: No, I am not aware of that.

Senator Banks: We are aware of it.

The Chairman: It was a Metro Toronto Police operation. It was not RCMP.

Senator Cordy: Sorry. Thank you for correcting that.

You said that you do background checks on individuals who are going to work at the airport. Nevertheless, we have heard — and I stand corrected that it was the Metro Toronto Police — that organized crime is taking place at the airport. How can that be, if background checks have been conducted? What types of things do you look for when do you a background check?

Mr. Loeppky: There are two issues to that question. When we assist in doing background checks, we check the Canadian Police Information Centre, CPIC, for outstanding warrants, for criminal records, for those types of things. We provide that information to the airport, for them to make the assessment as to whether that individual can be hired. There is ultimately a process in place for individuals who have questionable backgrounds, and the airport in question makes a decision on that. We simply provide the background information on CPIC.

Not all organized crime activity at airports or activity at airports necessarily involves people with previous criminal records. I think that is a fair statement to make, in terms of clarifying that a simple CPIC check to determine a previous record may not necessarily capture all of the issues.

The Chairman: You replied to Senator Cordy, commissioner, that you informed the captain in charge as to the presence of an aircraft protection officer or officers. We have had testimony that, in fact, the information is not going further than that. Our information is that it stops at the captain and the in-charge person in the cabin. The reaction we have had from flight attendants is

Toronto et de certains ministères du gouvernement fédéral. Nous nous chargeons dans l'aéroport des opérations qui sont portées à notre attention par les douanes canadiennes ou encore par les services d'immigration. Nous collaborons au sein d'une équipe pluridisciplinaire qui s'efforce de remédier à l'ensemble des problèmes.

Quant à savoir si on nous a interdit de procéder à une enquête dans l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, je ne suis pas précisément au courant. Je sais que nous nous chargeons d'enquêtes importantes à l'aéroport Lester B. Pearson. Je ne suis pas au courant du fait que l'on ait pu nous interdire de procéder à une enquête interne et je ne peux donc pas vous répondre.

Êtes-vous au courant?

M. R.J. Bonnell, surintendant, agent responsable, Direction des services de protection, Gendarmerie royale du Canada: Non, je ne suis pas au courant.

Le sénateur Banks: Nous sommes au courant.

Le président: Il s'agissait d'une opération de la Police métropolitaine de Toronto. Ce n'était pas la GRC.

Le sénateur Cordy: Excusez-moi. Merci d'avoir apporté cette rectification.

Vous nous avez dit que vous vérifiez les antécédents des personnes qui travaillent à l'aéroport. Nous avons appris, néanmoins — et je prends acte du fait qu'il s'agissait de la Police métropolitaine de Toronto — que le crime organisé est implanté à l'aéroport. Comment cela est-il possible, si l'on a vérifié les antécédents des personnes concernées? Que faites-vous lorsque vous vérifiez ces antécédents?

M. Loeppky: Cette question comporte deux volets. Lorsque nous contribuons à vérifier les antécédents de certaines personnes, nous consultons le fichier du CIPC, le Centre d'information de la police canadienne, afin de voir s'il y a des mandats en cours, un casier judiciaire, et autres choses de ce genre. Nous communiquons ces renseignements aux responsables de l'aéroport, qui se chargent alors d'apprécier dans quelle mesure il convient d'engager l'intéressé. Une procédure est instituée en dernière analyse pour les personnes qui ont un dossier douteux, et l'administration aéroportuaire concernée se prononce en définitive. Nous nous contentons de faire des recherches sur le fichier du CIPC.

Les activités du crime organisé et autres activités criminelles dans les aéroports n'impliquent pas toutes nécessairement des personnes ayant un casier judiciaire. Pour être tout à fait clair, je pense qu'il faut bien reconnaître qu'un simple contrôle sur le fichier du CIPC pour déterminer l'existence d'un casier judiciaire ne permet pas nécessairement de tout voir.

Le président: Vous avez répondu au sénateur Cordy, commissaire, que vous informiez le commandant de bord de la présence d'un ou plusieurs agents chargés de la protection de l'appareil. Selon certains témoignages que nous avons recueillis, dans la pratique cette information ne va pas plus loin. On nous a dit que seuls étaient informés le commandant de bord et le chef du

that they are very concerned that they do not know. They are concerned for a number of reasons, first and foremost being that they do not know what they are supposed to do in the event of a problem. They do not know how they should react in the event of a problem.

The sense that I have taken from your testimony so far is that you communicate the information to the person who is in charge in the cockpit and the person in charge in the cabin, and it is their business if they deem to communicate it further.

Mr. Loepky: That is correct, senator.

The Chairman: What advice would you give them, as far as communicating it further is concerned? Is it an appropriate thing for them to do, or not?

Mr. Loepky: The internal structure of the flight crew, from my understanding, is that issues having to do with the safety of passengers or the aircraft are immediately brought to the person in charge. They would obviously be notified immediately and be aware of that.

In the United States, the entire crew is advised of the presence of an on-board aircraft protective officer. Part of that is driven by the fact that the mandates are somewhat different, I believe. In the United States, the aircraft protective officers are also mandated to respond to unruly passengers and to incidents that are driven by other factors in wanting to assume control of the aircraft. Our mandate is to prevent an unauthorized person from gaining access to the cockpit. Hence, there may be rationale for having the crews in the United States notified. However, in Canada, our role is to prevent the control of the aircraft from being taken over.

In response to your question, I believe that having the pilot and the in-charge flight attendant aware of our attendance and role is probably sufficient. However, it is important to say that this is an evolving program. Perhaps where we are today in terms of how it is run may not be where we are in a year or two from now because we are learning as we go along.

The Chairman: I appreciate your answer, commissioner. You have offered an important distinction for the committee to reflect upon, that is, that the aircraft protection officers are under instructions not to intervene except when the cockpit is in danger. That is different from the situation in the United States, where air marshals, as they like to call them, would intervene in the event of air rage or someone trying to intimidate a flight attendant or another passenger. What you have described is the aircraft protection officer not doing anything in the event of a disturbance on the plane unless, in his or her judgment, the cockpit was in danger; is that correct?

Mr. Loepky: That is correct.

personnel de bord. Les agents de bord nous ont fait savoir que le fait de ne pas être mis au courant les inquiétait énormément. Ils s'inquiètent pour un certain nombre de raisons, et surtout compte tenu du fait qu'ils ne savent pas ce qu'ils sont censés faire en cas de difficulté. Ils ne savent pas comment il leur faut réagir en cas de problème.

Si j'ai bien compris votre témoignage, vous nous dites que vous transmettez cette information au commandant de bord ainsi qu'au chef du personnel de bord et qu'il leur appartient ensuite de la transmettre à d'autres s'ils le souhaitent.

M. Loepky: C'est bien cela, sénateur.

Le président: Quelles sont les conseils que vous pouvez nous donner en ce qui concerne la communication de cette information? Est-ce qu'il serait bon qu'elle soit transmise à tout l'équipage, ou non?

M. Loepky: D'après ce que je peux voir, il découle du fonctionnement interne des équipages que les questions ayant trait à la sécurité des passagers ou de l'appareil sont immédiatement communiquées à la personne responsable. De toute évidence, ces personnes sont immédiatement notifiées et seront mises au courant du problème.

Aux États-Unis, tous les membres de l'équipage sont informés de la présence à bord d'un agent chargé de la protection de l'appareil. Cela s'explique en partie par le fait que les mandats sont quelque peu différents, à mon avis. Aux États-Unis, les agents chargés de la protection de l'appareil ont par ailleurs le mandat d'intervenir lorsqu'il s'agit de faire face à des passagers indisciplinés ou à des incidents que n'explique pas uniquement la volonté d'une prise de contrôle de l'appareil. Notre mandat est d'éviter qu'une personne non autorisée puisse accéder au cockpit. Voilà pourquoi il peut être justifié que l'on notifie les équipages aux États-Unis. Au Canada, cependant, notre rôle est d'éviter que l'on puisse prendre le contrôle de l'appareil.

Pour répondre à votre question, je crois qu'il est probablement suffisant d'informer le pilote et l'agent de bord en chef de notre présence et de notre rôle. Il est important de préciser, néanmoins, qu'il s'agit là d'un programme qui évolue. Il est possible que dans un an ou deux nous n'en soyons plus là où nous en sommes aujourd'hui parce que nous apprenons au fur et à mesure.

Le président: J'apprécie votre réponse, commissaire. Vous avez fait à l'intention de notre comité une distinction importante sur laquelle il lui convient de se pencher, à savoir que les agents chargés de la protection de l'appareil ont l'instruction de ne pas intervenir à moins que le cockpit soit en danger. Ce n'est pas la même situation aux États-Unis où les policiers de l'air, comme on les appelle, sont chargés d'intervenir si une personne se montre indisciplinée ou si elle cherche à intimider un agent de bord ou un autre passager. Vous venez effectivement de nous dire que l'agent chargé de la protection de l'appareil ne va pas intervenir en cas d'incident dans l'avion à moins qu'à son avis le cockpit soit en danger; c'est bien ça?

M. Loepky: C'est bien ça.

The Chairman: What you are describing to this committee is a situation where they will only move in the most extreme circumstances. They will only move when they are convinced that the door to the cockpit will be penetrated; am I right so far?

Mr. Loeppky: Yes, that is correct.

The Chairman: What we are hearing from flight attendants is that they do not know what they are supposed to do when that happens. They do not know if they see a third person getting up how they should respond. We have had people speculate that if a flight attendant saw an individual with a gun get up the attendant would clout the person with a bottle of wine, if he or she had a bottle in their hand. Flight attendants making up security policy as they go along is not a terrific idea.

These people have told this committee that they would like guidance and training on this. It seems to us that while Transport Canada may be responsible for preparing the ultimate program you are the people who understand the situation. As such, you are the most obvious people to say, "Here is how we would like people to behave in the event that one of our APOs has to take action."

My question is: Why are you not doing that? Why are you not informing the entire crew? The attendant in charge may be at the back of the plane serving a snack. The problem may be at the front of the plane. Why should the up-front attendant not know how to react in the event that an APO decides that there is a problem?

Mr. Loeppky: The training that we talked about earlier, that we will have some input into, is currently being developed. I agree that we need to ensure that the training that will be developed by Transport Canada in conjunction with us requires some input from the crew in terms of the reaction that is required from the crew. That is part of that training that will take place.

Senator Atkins: Following along on that same line, we did hear from a flight attendant who had been flying for 30 years. She said there had not been a change in the manual in over 10 years. It is now almost a year and a half since September 11. Are you not concerned about the time lag vis-à-vis putting new measures in place to protect the public? The same witness also said that there had been no new training. She said there is a refresher course once a year that lasts for half a day, if they are lucky. In view of the new circumstances, does this not concern you?

Mr. Loeppky: I believe that with the evolution and implementation of the program there is a need for training to be developed and implemented that is complementary to our role and consistent with what we are trying to do in terms of aircraft safety.

Le président: Vous faites état devant notre comité d'une intervention qui n'aura lieu que dans les cas extrêmes. Ces agents ne vont intervenir que s'ils sont convaincus que l'on va entrer dans la cabine de pilotage; ai-je raison jusque-là?

M. Loeppky: Oui, c'est exact.

Le président: Les agents de bord nous disent qu'ils ne savent pas ce qu'ils sont censés faire dans de telles circonstances. Ils ne savent pas comment ils doivent réagir s'ils voient une autre personne intervenir. On a déjà imaginé qu'un agent de bord qui verrait une personne brandir un pistolet pourrait chercher à l'assommer avec une bouteille de vin, s'il en a une sous la main. Il n'est pas très logique de demander à des agents de bord de concocter à chaud leur politique sur la sécurité.

Ces responsables ont fait savoir au comité qu'ils aimeraient avoir des consignes et une formation à ce sujet. Il nous semble que même si Transports Canada est éventuellement chargé d'établir le programme en définitive, vous êtes les spécialistes qui comprenez ce genre de situation. À ce titre, vous êtes les mieux à même de dire: «Voilà comment nous aimerions que le personnel de bord réagisse au cas où l'un de nos agents devrait intervenir.»

Ma question est la suivante: pourquoi ne le faites-vous pas? Pourquoi n'informez-vous pas l'ensemble de l'équipage? L'agent de bord en chef est peut-être à l'arrière de l'avion en train de servir un repas. L'incident intervient peut-être à l'avant de l'appareil. Pour quelle raison le personnel de bord à l'avant de l'appareil ne serait-il pas informé afin de savoir comment réagir au cas où l'agent chargé de la protection de l'appareil déciderait d'intervenir?

M. Loeppky: La formation dont je vous ai parlé tout à l'heure, et dans laquelle nous aurons notre mot à dire, est en cours d'élaboration. Je conviens avec vous qu'il faut nous assurer dans le cadre de la formation qui sera mise sur pied par Transports Canada avec notre collaboration que l'on consulte les équipages pour savoir ce que l'on attend d'eux. Cela fera partie de la formation qui sera dispensée.

Le sénateur Atkins: Dans cette même veine, nous avons effectivement entendu le témoignage d'une hôtesse de l'air ayant 30 ans de service. Elle nous a précisé qu'aucune modification n'avait été apportée au manuel de bord depuis 10 ans. Voilà maintenant près d'un an et demi qu'ont eu lieu les événements du 11 septembre. N'êtes-vous pas inquiet de ces atterrissements lorsqu'il s'agit de mettre en place de nouvelles mesures de protection du public? Ce même témoin nous a déclaré par ailleurs qu'aucune nouvelle formation n'avait été dispensée. Selon elle, on organisait une fois par an un stage de remise à jour durant au maximum une demi-journée. Est-ce que cela ne vous inquiète pas, compte tenu de la nouvelle situation?

M. Loeppky: Je considère que ce programme doit évoluer et être mis en oeuvre de manière à dispenser une formation venant compléter notre rôle et qui soit conforme à ce que nous cherchons à faire en matière de sécurité aérienne.

I believe we have had three meetings that have involved Transport Canada, the union representatives and the airlines in terms of having an informed discussion about the air carrier protective program and our role.

Certainly I agree that training is important. My understanding is that training programs are close to being completed.

Senator Atkins: The impression that I received was that there was a question of money. Taking someone out of their normal duties and giving them, say, a week's thorough training, who pays for that, the airlines, Transport Canada or who?

Mr. Loeppky: My understanding is that Transport Canada sets the standards and develops the policy. The airlines are required to provide the staff for taking that training.

I understand the financial burden that it creates. However, I believe the bigger picture is the question of airline safety. There are obviously funding issues that relate to that, but I do not think we can lose sight of the end objective of the training, that is, to have a safer environment within the aircraft.

Senator Atkins: The same witness to whom I referred earlier went as far as saying that, with respect to their bids for monthly assignments, there are some assignments that nobody wants to bid on any longer, because of the concerns for their own safety.

I know you have been asked this a hundred times, but we have had conflicting evidence. What is your view about pilots carrying weapons?

Mr. Loeppky: I very much question the need for pilots to carry firearms. There are many issues around that, dealing with everything from the aspect of firearms safety, storage, the constant need for re-certification and the fact that the pilot's main purpose is to fly the airplane. I question the overall benefit or value of having a pilot with a firearm in his possession.

On balance, there are many other mechanisms that need to be put in place and that can be put in place without having to resort to pilots carrying firearms. I know that issue has been debated in other environments. There has been a significant amount of discussion on the subject. There is the question of the safety to the individual himself and to the remainder of the flight crew. Not all incidents will involve a potential hijacker having a firearm; there may be many other factors. Minimizing the number of firearms on board is probably very appropriate.

Did you want to add something, Mr. Bonnell?

Mr. Bonnell: I wanted to mention one thing on the question of the crew being advised. This is a new theatre of operation for us. We are learning as the program evolves. There are pros and cons. For example, if the flight crew were aware, it would be easy for a potential hijacker to take one of the airline attendants hostage

Je pense que nous avons organisé trois réunions afin d'exposer les objectifs du programme de protection des appareils ainsi que notre rôle en collaboration avec les responsables de Transports Canada, les représentants syndicaux et le personnel des sociétés de transport aérien.

Je suis certes convaincu que la formation est importante. Je crois savoir que les programmes de formation sont pratiquement prêts.

Le sénateur Atkins: J'ai eu l'impression que c'était une question d'argent. S'il faut payer une semaine de formation au personnel pendant ses heures normales de travail, qui va en assumer le coût, les sociétés de transport aérien, Transports Canada ou qui d'autre?

M. Loeppky: Je crois savoir que c'est Transports Canada qui établit les normes et élabore la politique. Les sociétés de transport aérien sont tenues de fournir le personnel appelé à suivre cette formation.

Je comprends bien que cela représente un fardeau financier. Cependant, tout doit être subordonné à mon avis à la question de la sécurité des sociétés de transport aérien. La question du financement se pose évidemment, mais je pense qu'il ne faut pas perdre de vue le fait que l'objectif est en définitive d'assurer une formation visant à renforcer la sécurité dans l'appareil.

Le sénateur Atkins: Ce même témoin dont je vous ai parlé tout à l'heure est allé jusqu'à dire que lorsqu'on faisait des soumissions pour des travaux mensuels, il y a certaines tâches au sujet desquelles plus personne ne voulait présenter de soumission parce que chacun était préoccupé par sa propre sécurité.

Je sais qu'on vous a posé la question une centaine de fois, mais les témoignages qu'on nous a présentés sont contradictoires. Que pensez-vous de la possibilité d'armer les pilotes?

M. Loeppky: Je remets fortement en question la nécessité pour les pilotes d'être armés. Cette possibilité soulève de nombreuses difficultés, à commencer par tout ce qui a trait au maniement et à l'entreposage des armes à feu, au besoin constant de renouveler les permis et au fait que ce que l'on demande avant tout au pilote, c'est d'être aux commandes de l'appareil. Je ne vois pas l'intérêt ou les avantages d'armer les pilotes.

On peut penser à bien d'autres mécanismes que l'on pourrait mettre en place sans aller jusqu'à armer les pilotes. Je sais que cette question a été débattue dans d'autres instances. On en a largement parlé. Il faut s'interroger sur la sécurité de la personne elle-même ainsi que du reste de l'équipage. Tous les incidents ne vont pas impliquer une personne armée qui cherche à détourner un avion; il peut y avoir bien d'autres facteurs. Il est probablement tout à fait indiqué de réduire au minimum le nombre d'armes à feu à bord.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Bonnell?

M. Bonnell: Je tenais à préciser une chose au sujet de l'information des équipages. C'est un nouveau théâtre d'intervention en ce qui nous concerne. Nous progressons à mesure que le programme évolue. Il y a du pour et du contre. Ainsi, si l'équipage était mis au courant, il serait très facile pour

and demand to know where the air marshal is on the plane. As we thought through those processes, we came to realize that there are pros and cons about notifying versus not notifying.

We are trying to ensure that at the present time our people are trained to work independently in this new environment and enclosed space. However, we do not want to make anything different for the people who work in that environment daily. We want to be compatible with the crew and to fit in and work with them.

Senator Atkins: They might argue in favour of their personal safety, especially in regard to the training factor, and the sharing of information.

What do you think of cameras in the cockpit?

Mr. Loeppky: I suppose cameras that video the rest of the aircraft so that the pilot and the co-pilot can monitor the activities in the back would be helpful. While that is beneficial, the reality is that if there are secure doors on the cockpit area one would hope that will allow a certain measure of access to the cockpit.

Obviously, the more tools that are in place to give you more advice and knowledge are helpful things. The issue of security is a staged and incremental process. Something like that would be another level of awareness for the pilots to have in terms of the situation in the remainder of the aircraft.

Senator Atkins: Do you think the double-door concept will work?

Mr. Loeppky: It certainly will act as an additional measure. Is it foolproof? No, it probably is not. However, in some cases, it certainly would allow the flight crew to take additional actions beyond simply having to grapple with someone. They would at least have some time to make some decisions.

Senator Atkins: The configuration of some planes is such that one wonders how they will implement it.

Mr. Loeppky: There is no question that it will certainly be an expensive and a difficult issue.

Senator Atkins: Since 9/11, has any authority developed a plan to confront another disaster of that type that would be implemented the minute it took place?

Mr. Loeppky: Are you speaking specifically of a disaster involving an airliner?

Senator Atkins: Yes, or airlines.

Mr. Loeppky: We learned a lot from 9/11. More than 1,000 aircraft landed in Canada. We accommodated over 10,000 passengers who had not expected to arrive here. In terms

une personne qui veut détourner un avion de prendre en otage le personnel de bord et d'exiger de savoir où se trouve le policier de l'air posté à bord de l'appareil. En examinant tous ces moyens d'intervention, nous nous sommes rendu compte que la notification présentait des avantages et des inconvénients.

Nous cherchons à faire en sorte, à l'heure actuelle, que notre personnel reçoive une formation lui permettant d'opérer indépendamment dans ce nouveau cadre et dans cet espace clos. Nous ne voulons pas, cependant, que cet environnement soit différent pour les gens qui sont appelés à y travailler quotidiennement. Nous voulons nous fondre dans le décor et ne pas gêner le personnel dans son travail.

Le sénateur Atkins: Les membres de l'équipage pourraient avoir à se plaindre sur le plan de leur sécurité personnelle, notamment en ce qui a trait à la formation et à la communication de l'information.

Que pensez-vous de la possibilité de placer des caméras dans la cabine de pilotage?

M. Loeppky: Je pense qu'il serait utile d'installer des caméras vidéo dans les autres sections pour que le pilote et son copilote puissent contrôler ce qui se passe à l'arrière de l'appareil. Ce serait une bonne chose, mais dans la pratique, si l'on protège les portes qui mènent à la cabine de pilotage, on aura un minimum de garanties.

Bien évidemment, il est bon d'avoir un maximum d'outils en place pour être bien informé et bien conseillé. La sécurité est un processus continu qui comporte plusieurs étapes. Par ce moyen, les pilotes pourraient mieux appréhender la situation dans le reste de l'appareil.

Le sénateur Atkins: Pensez-vous que le système d'une double porte peut donner des résultats?

M. Loeppky: Ce serait certainement un moyen de protection supplémentaire. Est-il sans faille? Probablement pas. Toutefois, dans certains cas, il permettrait certainement à l'équipage de recourir à d'autres mesures d'intervention que le simple fait de se saisir de la personne concernée. Il aurait au moins le temps de prendre d'autres décisions.

Le sénateur Atkins: Si l'on en juge par la configuration de certains appareils, on peut se demander comment ils vont bien pouvoir intervenir.

M. Loeppky: Il est indéniable que ce sera onéreux et que la question est délicate.

Le sénateur Atkins: Depuis le 11 septembre, est-ce qu'un responsable quelconque a élaboré un plan susceptible d'être appliqué instantanément afin de faire face à une autre catastrophe de ce type?

M. Loeppky: Est-ce que vous vous référez précisément à une catastrophe impliquant un appareil de transport aérien?

Le sénateur Atkins: Oui, ou des sociétés de transport aérien.

M. Loeppky: Nous avons beaucoup appris le 11 septembre. Plus de 2 000 appareils se sont posés au Canada. Nous avons pris en charge plus de 40 000 passagers qui ne s'attendaient pas à

of the capacity to do that, our contingency planning is much better, especially as far as support services are required. I am referring to the management of volunteers and those types of issues, which actually posed some challenges for our front-line people. Because there is a huge number of volunteers, that becomes an important part of the process.

In terms of the ability to respond to an incident involving an airliner here, I think we are much more prepared. We have additional capacity in our organization in terms of having done some additional training and readiness. I am talking not only about ourselves but in terms of working more closely with other federal government and provincial government departments.

Senator Atkins: As well as the Americans?

Mr. Loepky: We are working very closely with our U.S. colleagues in terms of looking at how they have managed situations and the gaps they have identified in terms of how they responded. We have learned a lot from them.

Senator Atkins: Would you go to the same extent that they did on 9/11, that is, grounding everything around the world, which they, in effect, did?

Mr. Loepky: I guess it depends very much on how the situation evolves. I am not sure we can forecast every eventuality. Unfortunately, there will always be an unknown element. As we look back at 9/11, we ask ourselves whether there was something we could have thought about and asked ourselves, "How could we have planned for this?"

The reality is that terrorist groups will use a variety of approaches in the future that probably will not mirror 9/11, that will, in fact, take different approaches. I reflect back to the incident that took place last week where there is some information about missiles being fired at a commercial airliner.

Senator Forrestall: Perimeter security is what concerns me. I want to ask several supplementary questions because I am a little puzzled.

With regard to the positioning of cameras in the cockpit, for example, do we have the technology to transmit to the ground in real-time those images so that the crew, and the pilot in particular, would have the advantage of people on the ground helping him, advising him as to what he must or should do?

Mr. Loepky: I am certain there is the ability to have a real-time live feed to the ground. Each day in Toronto alone there are well over 1,000 aircraft that land and take off. When I look at doing that over North America or throughout the world, it strikes me as a pretty significant challenge to try to implement a process like that.

arriver chez nous. Pour ce qui est de notre capacité d'accueil, nous avons largement amélioré notre capacité d'intervention d'urgence, notamment en ce qui a trait aux services logistiques. Je parle de notre capacité à diriger des équipes de bénévoles et d'autres opérations de ce type, qui ont effectivement posé certaines difficultés à notre personnel sur le terrain. Lorsqu'un grand nombre de bénévoles interviennent, il est important de bien les intégrer dans l'opération.

Quant à la possibilité de réagir en cas d'incident portant sur un de nos appareils, je crois que nous sommes bien mieux préparés. Notre organisation a acquis d'autres compétences sur le plan de la formation et de la capacité d'intervention. Je parle non seulement de nos propres services, mais aussi des possibilités de collaboration plus étroite avec d'autres ministères du gouvernement fédéral et des provinces.

Le sénateur Atkins: Ainsi qu'avec les Américains?

M. Loepky: Nous collaborons très étroitement avec nos collègues des États-Unis en ce qui a trait à la façon dont ils ont géré la situation et aux lacunes qu'ils ont relevées concernant la façon dont ils sont intervenus à l'époque. Nous avons tiré de nombreux enseignements de leur action.

Le sénateur Atkins: Iriez-vous jusqu'à agir comme ils l'ont fait le 11 septembre, soit en clouant au sol tous les appareils dans le monde, ce qu'ils ont fait dans la pratique?

M. Loepky: Je pense que tout dépend en fait de l'évolution de la situation. Je ne suis pas sûr que nous puissions prévoir toutes les éventualités. Malheureusement, il y aura toujours une part d'inconnu. En revenant sur les événements du 11 septembre, nous nous demandons si nous aurions pu faire quelque chose et nous posons la question suivante: «Comment aurions-nous pu planifier cette intervention?»

En réalité, les groupes terroristes auront recours à l'avenir à différents moyens qui ne seront probablement pas calqués sur ceux du 11 septembre et qui seront en fait bien différents. Je vous renvoie à l'incident qui a eu lieu la semaine dernière, au cours duquel on aurait tiré sur un appareil commercial.

Le sénateur Forrestall: C'est le périmètre de sécurité qui me préoccupe. Je tiens à vous poser plusieurs questions supplémentaires sur ce point parce que j'ai du mal à bien comprendre.

En ce qui a trait à l'installation de caméras dans la cabine de pilotage, par exemple, sommes-nous en mesure de transmettre au sol en temps réel ces images pour que l'équipage, et plus particulièrement le pilote, puisse bénéficier des conseils du personnel au sol l'informant de ce qu'il doit faire?

M. Loepky: Je suis certain qu'il est possible de disposer de transmissions en temps réel avec les installations au sol. Tous les jours, le seul aéroport de Toronto voit atterrir et décoller largement plus de 1 000 appareils. Il me paraît très difficile de mettre en oeuvre ce genre d'opération à l'échelle de l'Amérique du Nord ou du monde entier.

Second, we have to evaluate the true benefits of having direct feed to the ground when the crisis is in the air and the situation will have to be resolved there essentially before it gets to the ground.

Senator Forrestall: There has been a reduction in the numbers of personnel at airports. Is there a reason for that, other than the changing of airport responsibilities?

Mr. Loeppky: Could I use Lester B. Pearson as an example?

Senator Forrestall: It is all right, sir. We have been picking on them for several months now, with good reason.

Mr. Loeppky: At one time, there were probably 290 people at that airport. I believe the number is now somewhere around 168, which includes the RCMP, Peel Regional Police, as well as some presence by the OPP and Toronto Metro Police. Those are officers with peace officer status. I am not sure to what degree they are supplemented by private security firms. The Canadian Corps of Commissionaires also play a significant role in terms of ensuring that doors are secure and not being used inappropriately by individuals and those types of things. The fact that the numbers are down does not necessarily reflect a reduced level of presence of personnel.

The other thing is that technology has changed over the last number of years. In our protective mandate, we certainly have seen resource changes in other areas of responsibility, which is due simply to technology, on the protective side in terms of VIP security and those types of things. Technology has had an impact in terms of being seen as more efficient.

When we had 290 people there, they were primarily RCMP. Today, we have 168. The reality is that these are probably very much more focused on being intelligence-led operations. We are more integrated with other federal government departments. They actually form part of multidisciplinary teams.

We see that not only in airports but also in the integrated border enforcement teams and the national security enforcement teams. There is a more multidisciplinary, multi-functional team effort to bring the various pieces of intelligence and organizations together so that the various enforcement bodies will be more effective.

Numbers in themselves do not necessarily tell the true story. There is a lot more that underpins that 168 than mere numbers might suggest.

Senator Forrestall: I want to come back to the question of surface-to-air missiles, their ability, their relative low cost and their wide availability. What are we doing, if anything at all? We are all familiar with landing or waiting in a lineup to take off and seeing cars parked at the end of the approach lights, watching planes land and take off. We know that it is difficult to effectively police this. Even the hand-held, surface-to-air missiles are mostly

En second lieu, nous devons évaluer les véritables avantages d'une liaison directe avec le sol lorsque la situation de crise se présente dans les airs et qu'elle doit être résolue avant que l'appareil n'atterrisse.

Le sénateur Forrestall: Il y a eu des réductions de personnel dans les aéroports. Est-ce qu'il y a une explication autre que celle qui a trait au changement de responsabilités dans les aéroports?

M. Loeppky: Est-ce que vous me permettez de prendre l'exemple de Lester B. Pearson?

Le sénateur Forrestall: Vous avez carte blanche. Voilà des mois maintenant que nous prenons ses responsables à partie, avec raison.

M. Loeppky: À une époque, je crois qu'il y avait 290 personnes qui travaillaient dans cet aéroport. Je pense qu'on en est maintenant réduit à quelque 168 personnes en tenant compte à la fois du personnel de la GRC, de celui de la Police régionale de Peel ainsi que d'une certaine présence de la Police provinciale de l'Ontario et de la Police métropolitaine de Toronto. Il s'agit des agents de la paix. Je ne sais pas jusqu'à quel point ils sont appuyés par du personnel des sociétés de sécurité privées. Le corps canadien des commissionnaires joue aussi un rôle significatif en s'assurant que les portes sont bien contrôlées et que des personnes non autorisées ne les empruntent pas, par exemple. Si les chiffres sont à la baisse, cela ne veut pas dire pour autant que le personnel est moins présent.

Il y a aussi le fait que les techniques ont changé depuis un certain nombre d'années. En assurant la protection qui nous est demandée, nous n'avons pas manqué de voir une évolution des ressources dans d'autres secteurs, ce qui est dû tout simplement à la technologie, s'agissant par exemple de la protection des personnalités ou d'autres opérations de ce type. La technologie a joué sur le plan de l'efficacité.

Lorsque nous avions 290 personnes sur place, elles appartenaient avant tout à la GRC. Aujourd'hui, il y en a 168. Dans la pratique, il est probable qu'elles sont bien davantage axées sur le recueil des renseignements. Nous avons renforcé l'intégration avec les autres ministères du gouvernement fédéral. On agit en fait au sein d'équipes pluridisciplinaires.

Nous le constatons non seulement dans les aéroports, mais aussi au sein des équipes intégrées de contrôle des frontières et de renforcement de la sécurité nationale. On agit davantage dans un cadre pluridisciplinaire et multifonctionnel pour recueillir les différents renseignements et s'organiser de façon à renforcer l'efficacité des différents services de police.

Souvent, les chiffres ne disent pas tout. C'est 168 personnes représentent bien davantage que ne semble l'indiquer les chiffres.

Le sénateur Forrestall: J'en reviens à la question des missiles sol-air, à leur potentiel, à leur coût relativement faible et à leur grande disponibilité. Que faisons-nous si tant est que nous fassions quelque chose? Nous avons tous l'habitude, lors des atterrissages ou dans les files d'attente avant le décollage, de voir des véhicules stationnés en bout de piste, leurs occupants regardant les avions atterrir et décoller. Nous savons qu'il est

active, not passive, devices, perhaps three miles on take off, perhaps eight to ten on approach in their range. The lateral is another question. That is an enormous amount of territory to try to protect.

On the other hand, no flight is secure from the trunk of a car; nothing we can do will secure it. This is one of several instruments available to the sick mind.

Is there anything we can do, or is it just a matter of hoping and praying? Are we doing anything?

Mr. Loepky: I hope we do more than hope and pray.

Obviously, that is a concern and a new type of threat has arisen. I do not believe that trying to expand the perimeters of airports to the degree where you could totally eliminate that threat is a practical solution. The key lies in being much more strategic, having the intelligence beforehand on groups or individuals that would be likely to become involved in that type of activity. This particular incident involved a missile or what is believed to be several missiles. The reality is that a number of types of threats could arise for aircraft that are approaching airports or departing that clearly pose a similar type of threat.

Taking an intelligence-led approach and having our integrated national security enforcement teams and national security investigations sections engaged in developing the information and the intelligence on groups that are active in those types of things is where the key lies.

We must be much more proactive and intelligence-led because if we are to try to react to that type of situation, then, in my view, everything else has failed. We need to be much more proactive than trying to deal with the individual sitting in the back of a pickup truck at the end of a runway with a missile launcher. That is a threat. I do not discount that, but we must be more sophisticated than simply just trying to address those types of threats.

Senator Forrestall: My next question deals with the warning of possible missile attacks against U.S. commercial airliners. Lawmakers in the United States urged the Bush administration yesterday to act promptly to protect U.S. airlines.

I ask you to act promptly to protect Canadian airlines from attack. There is a question in my mind — not that we should not make some effort to identify means of achieving this — namely, who should do it? Should it be the Canadian military? Should it be the national police force?

Mr. Loepky: Do you mean in terms of identifying those types of threats?

difficile de faire véritablement la police dans ce domaine. Même les missiles sol-air de type individuel sont avant tout des engins actifs et non pas passifs qui peuvent être tirés d'environ trois milles au décollage et de huit à dix milles environ lors de l'approche. La protection latérale pose un autre problème. C'est un énorme territoire à protéger.

Par ailleurs, aucun vol n'est à l'abri d'un tir effectué à partir du coffre d'une voiture; nous ne pouvons rien faire pour l'éviter. C'est l'un des différents moyens à la disposition d'une personne dérangée.

Peut-on faire quelque chose, ou doit-on se contenter de prier pour que ça n'arrive pas? Est-ce que nous faisons quelque chose?

M. Loepky: J'espère que nous ne nous contentons pas de prier.

Bien évidemment, c'est une question préoccupante et il y a là un nouveau type de menace. Je ne pense pas qu'il soit possible dans la pratique d'étendre le périmètre protégé des aéroports au point d'éliminer tous les risques. La solution est d'opérer de manière plus stratégique et de recueillir au préalable des renseignements sur les groupes ou les personnes susceptibles d'être impliqués dans ce genre d'activités. Dans le cas particulier que nous évoquons, il y aurait eu un ou plusieurs missiles. En réalité, il y a un certain nombre d'autres menaces aussi graves qui se posent pour un aéronef qui s'approche d'un aéroport ou qui en décolle.

Je pense que la solution consiste à faire appel aux renseignements et à mettre en place une politique intégrée d'intervention de nos équipes chargées de la police et de nos services chargés des enquêtes en matière de sécurité nationale lorsqu'il s'agit de recueillir des renseignements sur les groupes s'adonnant à ce genre d'activités.

Nous devons faire preuve de bien plus d'initiative et recueillir davantage de renseignements parce que si nous ne faisons que réagir à ce genre de situation, nous aurons à mon avis échoué sur les autres plans. Nous devons être bien plus interventionnistes pour nous efforcer d'éviter qu'une personne puisse se retrouver en bout de piste avec un lance-missiles à l'arrière d'une camionnette. C'est une menace, j'en conviens, mais nous devons être plus intelligents que cela et ne pas nous contenter de réagir après coup.

Le sénateur Forrestall: Ma question suivante a trait aux alertes portant sur l'éventualité d'attaques à l'aide de missiles contre les appareils commerciaux des États-Unis. Les législateurs des États-Unis ont demandé hier à l'administration Bush d'agir rapidement pour protéger les sociétés de transport aérien des États-Unis.

Je vous demande d'agir rapidement pour protéger les sociétés de transport aérien canadiennes contre toute attaque. Je me pose la question — ce qui ne veut pas dire que nous devons ménager nos efforts pour trouver les moyens d'y parvenir — de savoir qui doit s'en charger. Faut-il que ce soit l'armée canadienne? Est-ce qu'il faut confier cette tâche à un service de police national?

M. Loepky: Qu'entendez-vous par identification de ce type de menaces?

Senator Forrestall: I mean taking action to defend against it. We invite you people to place your life and body on the line everyday on the highways of Canada, but this is something slightly different.

Mr. Loeppky: One of the things that we do, obviously, is engage in ongoing discussions not only with Transport Canada but also with CSIS, all the federal partners and the international partners, in terms of the evolving threats and assessing how to deal with them.

In this particular occasion, I believe you need to look at who has the ability to respond to something like that. Is it a question of trying to protect the aircraft? Is it a question of trying to deal with the individual? I am firmly convinced that a coordinated, integrated approach and ensuring that we are at the table together and that there are no stovepipes in terms of sharing information is the only way to deal with these situations. We will never get there if we try to remain in any kind of stovepipe in dealing with key information that may be in one department. It must be shared.

Senator Forrestall: That comes back to my question: Who should do it? Physically on the ground, who should do it? Should we be looking at mobilizing?

Mr. Loeppky: I do not think you can mobilize to deal with one particular threat because the threat could come in a whole host of ways.

We are constantly doing threat assessments with CSIS and our other partners in terms of asking what are the new trends. What events that have taken place in the last year and a half, from Bali to Mombasa to the attack on the French tanker in the Gulf, do we need to assess? What are the approaches to be taken? What are the threats? How are they manifesting themselves, and how do we need to respond?

Obviously, if it were something that is clearly within the capacity of the military to respond to, then the military would take that responsibility. If it is an issue that deals with public safety, in my view, we as a national police force would be responsible for that.

Senator Forrestall: It is my personal view that al-Qaeda has been at us, unbeknownst to us, or at least, unvoiced in a coherent way, for several years. September 11 was just a critical mid-way point of many minor distractions to highlight a major one. The use of missiles against aircraft is at least seven or eight years older than that. It has been done time and again.

How do we cope with such a costly defence? That is only one; there are many other ways that our lives can be disrupted. As we identify them, unless we jump on them and get them under some kind of control, there will not be much we can do.

Le sénateur Forrestall: Je veux parler des mesures devant nous permettre de nous prémunir. Nous vous demandons de faire sentir votre présence et de jouer tous les jours votre vie sur les routes canadiennes, mais il s'agit là de quelque chose qui est légèrement différent.

M. Loeppky: Ce que nous faisons entre autres, bien évidemment, c'est engager en permanence des discussions avec Transports Canada mais aussi avec le SCRS, tous nos partenaires fédéraux et internationaux, en ce qui a trait à l'évolution des menaces et aux moyens d'y parer.

Dans ce cas précis, je pense qu'il vous faut vous demander qui a les moyens de répondre à une telle menace. S'agit-il d'essayer de protéger l'appareil? S'agit-il d'essayer de neutraliser une personne? Je suis fermement convaincu que la seule façon d'aborder ce genre de situation est d'adopter une politique intégrée en coordonnant nos efforts et en nous assurant que tout le monde se parle et qu'il n'y a pas de chasse gardée empêchant la communication des renseignements. Nous ne parviendrons jamais à rien s'il reste des chasses gardées empêchant des renseignements clés de sortir d'un service donné. Il faut que les renseignements soient communiqués.

Le sénateur Forrestall: J'en reviens à ma question: qui doit s'en charger? Qui doit être présent sur le terrain? Doit-on envisager une mobilisation?

M. Loeppky: Je ne pense pas que l'on puisse mobiliser des forces pour faire face à une menace donnée parce qu'elle peut se présenter de bien des manières.

Nous procédons régulièrement à l'évaluation des menaces en compagnie du SCRS et de nos autres partenaires en nous demandant quelles sont les nouvelles tendances. Quels événements survenus au cours des dix-huit derniers mois, depuis Bali jusqu'à Mombasa en passant par l'attaque du pétrolier français dans le Golfe, nous faut-il évaluer? Quelles sont les mesures à prendre? Quelles sont les menaces? Comment se manifestent-elles, et comment réagir?

Il est évident que s'il y a des tâches qui relèvent clairement des compétences de l'armée, l'armée devra alors s'en charger. Si c'est une question de sécurité publique, je considère que c'est la force de police nationale qui doit s'en charger.

Le sénateur Forrestall: J'estime personnellement que voilà plusieurs années qu'al-Qaïda cherche à nous nuire, sans que nous le sachions ou, du moins, sans que l'on ait procédé à une analyse cohérente. Le 11 septembre n'a été que le point culminant de toute une série de petits événements. Le recours aux missiles contre les appareils est au moins antérieur de sept ou huit ans. On y a eu recours à maintes reprises.

Comment mettre en oeuvre des moyens de défense aussi coûteux? Ce n'est qu'un domaine parmi d'autres; il y a bien d'autres moyens de menacer notre vie. Lorsque nous nous en rendons compte, nous ne pouvons pas faire grand-chose, à moins d'intervenir immédiatement et de prendre en quelque sorte le contrôle.

Mr. Loeppky: I certainly agree that this is a fairly recently identified threat against a civilian airliner, and it is a matter of looking at whether that threat is likely to manifest itself in other parts of the world and how we address that. It is part of an evolving process that we need to be aware of and assess how we will respond, and, obviously, we will respond. We have not seen that method used before, although the capability has been there. It is a new trend, I suppose, in terms of threat against commercial aviation.

Senator Forrestall: Finally, I have a supplementary question to a question asked by Senator Cordy, which was commented on by Senator Banks.

I find it a little disconcerting to hear that you did not know of an incident that we learned about through our questions to witnesses, namely, the attempt to resume police forces for real reasons, such as to infiltrate the workforce undercover in order to identify wrongdoing and being denied, whether by the union directly or by the company itself. What disturbs me is that you were not made aware of that incident in the normal course of sharing intelligence by someone anecdotally saying, "Last week Toronto Pearson told us that they were not putting people on their staff for the purpose of spying on other people." Did that not ever come to your attention?

Mr. Loeppky: No, it did not. What did come to my attention, I believe as a result of an appearance before this committee, was that there had been an issue that identified a gap between our service and the Peel Regional Police Service. We followed up directly with the chief and the deputy chief of Peel. They assured us that there were no gaps in terms of our working relationship. I realize you are talking about Toronto Metro Police, but anything similar that would come to our attention I would take to heart because that is an issue that strikes at the heart of what we are trying to do in terms of integrated policing.

Senator Forrestall: Would that include sharing intelligence?

Mr. Loeppky: Yes.

The Chairman: I have a couple of comments. The issue you are referring to came to this committee directly from Peel Regional. The officer in charge of the airport detachment did want to look into it, but the fact of the matter is that Peel Regional communicated it to us.

We have had testimony at every airport we have been to that organized crime is rampant. RCMP officers have testified before this committee listing the number of groups that are involved. Have they been giving us accurate information?

Mr. Loeppky: I would hope so. If not, we have a problem with our organization.

M. Loeppky: Je conviens évidemment avec vous qu'il s'agit d'une menace toute nouvelle contre un appareil civil, et il s'agit de savoir si elle risque de se manifester dans d'autres régions du monde et comment on peut y remédier. Cela fait partie d'une situation qui évolue, nous devons en être conscients et évaluer nos moyens de réponse en sachant, bien entendu, que nous allons réagir. Nous n'avions pas encore vu employer ce moyen, même si les possibilités existaient. C'est une nouvelle tendance, j'imagine, pour ce qui est des menaces posées à l'aviation commerciale.

Le sénateur Forrestall: J'ai une dernière chose à vous demander à la suite d'une question posée par le sénateur Cordy, au sujet de laquelle le sénateur Banks a fait des commentaires.

Je suis quelque peu surpris d'apprendre que vous n'avez pas eu connaissance d'un incident que nous ont révélé nos témoins, à savoir que le syndicat lui-même ou que la société ont refusé que l'on recommence à poster des agents de police en civil dans un but bien légitime, soit par exemple pour infiltrer le personnel afin d'enquêter sur des agissements illégaux éventuels. Ce qui m'inquiète, c'est que personne ne vous ait mis en passant au courant de cet incident dans le cadre de l'échange des renseignements qui se fait couramment en vous disant: «La semaine dernière, les responsables de l'aéroport Pearson de Toronto nous ont dit qu'ils ne pensaient pas devoir poster des agents en civil pour espionner le reste de leur personnel.» Est-ce qu'on ne vous a rien signalé de ce point de vue?

M. Loeppky: Non, absolument pas. Ce qui m'a été signalé, et je crois que c'était à la suite d'une comparution devant votre comité, c'est que l'on avait identifié une faille entre notre service et celui de la Police régionale de Peel. Nous avons effectué immédiatement un suivi auprès du sous-chef du service de Peel. On nous a assurés qu'il n'y avait aucune faille dans notre relation de travail. Je me rends compte que vous me parlez ici de la Police de la collectivité urbaine de Toronto mais, si l'on me signalait ce genre de situation, je réagis immédiatement parce que ça touche à l'essentiel de ce que nous voulons faire au sein d'une police intégrée.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela englobe la communication des renseignements?

M. Loeppky: Oui.

Le président: Je ferai deux observations. Le problème dont vous parlez a été signalé directement à notre comité par la Police régionale de Peel. L'agent responsable du détachement à l'aéroport voulait effectivement se pencher sur la question, mais c'est en fait la Police régionale de Peel qui a communiqué avec nous.

D'après les témoignages que nous avons entendus, le crime organisé est présent dans tous les aéroports. Des agents de la GRC sont venus témoigner devant notre comité et nous ont dressé la liste des groupes impliqués. Est-ce que les renseignements qu'ils nous ont donnés sont exacts?

M. Loeppky: Je l'espère. Sinon, il y a un problème au sein de notre organisation.

In the past, we have undertaken investigations. I do not recall the exact number today but I can certainly provide that. We have done investigations at airports where there have been arrests as a result of criminal investigations involving employees that are there. I certainly would not want the message to be left that there have been no investigations and no results.

The Chairman: That was not the question, sir. The question was: Are you as a force and are you in a corporate sense concerned about organized crime being active at Canadian airports? Is that a problem we should be worried about as a committee?

Mr. Loeppky: I am concerned about organized crime anywhere, but obviously airports and seaports are a concern because they are border points and they speak to the integrity of our borders and of our border policies.

The Chairman: This leads me directly to your comment about sufficient police at Pearson. We received testimony from Inspector Landry, who quoted the exact numbers you are giving us, and then he went on to comment that it was that way in spite of dramatic increases in landing passengers and cargo. This committee was left with the distinct impression that he was pointing out to us that he was short-handed.

Is it your position before this committee that you have sufficient police at these airports now and that there is no requirement for additional policing?

Mr. Loeppky: In any situation, if we have additional resources we can do more, not only in terms of enforcement but also in terms of prevention, education and other areas. Those particular numbers represent people who are actually stationed at the airport. If you look at the integrated enforcement model that we have in the Toronto area, many of those investigators would touch airport issues where there is activity at the airport that is involved in their investigations. They would obviously consult with these people but there is a greater integrated presence or availability of people that would be there to assist if necessary, support units.

The Chairman: That seems to be contrary to the testimony that we received in Vancouver, where it was suggested to us that by having the Richmond detachment there you had better coordination and better opportunity to provide support. I am a little confused.

Mr. Loeppky: In Toronto, we have the combined forces special enforcement unit, which is a multidisciplinary multi-organizational task force that is headed up by the RCMP. If there were an investigation they were undertaking, a component of which involved activity at the airport, obviously they would focus on that activity at the airport as it contributed to their overall investigation.

Perhaps I am not being clear on the issue, and I apologize for that, but there is additional support and surveillance units, those types of things, that could be brought to bear if there is a

Par le passé, nous avons fait des enquêtes. Je ne me souviens pas du nombre exact aujourd'hui mais je pourrais certainement vous le communiquer. Nous avons procédé à des enquêtes sur les employés dans les aéroports et des arrestations en ont résulté. Je ne voudrais absolument pas que l'on croit que nous n'avons fait aucune enquête et obtenu aucun résultat.

Le président: Ce n'était pas là la question. La question est la suivante: Votre organisation et votre service de police est-il préoccupé par le fait que le crime organisé est présent dans les aéroports canadiens? Est-ce que c'est un problème qui doit inquiéter notre comité?

M. Loeppky: Le crime organisé m'inquiète où qu'il se trouve, mais bien évidemment les ports et les aéroports sont particulièrement préoccupants étant donné qu'ils servent de frontière et que l'intégrité de nos frontières et de nos politiques frontalières en dépend.

Le président: Cela me ramène directement à votre observation concernant les effectifs de police à Pearson. Dans son témoignage, l'inspecteur Landry nous a fourni exactement les mêmes chiffres que vous en ajoutant qu'il en était ainsi en dépit d'une progression considérable du trafic de passagers et de marchandises. Notre comité a eu clairement l'impression qu'il voulait nous laisser entendre par là que les effectifs étaient insuffisants.

Êtes-vous prêt à dire à notre comité que les effectifs dont vous disposez dans ces aéroports sont suffisants et que l'on n'a pas besoin de services de police supplémentaires?

M. Loeppky: Dans toute situation, nous pouvons toujours en faire davantage avec des ressources supplémentaires, qu'il s'agisse des services de répression ou encore de prévention, de sensibilisation ou autres. Ces chiffres correspondent au nombre de personnes effectivement postées à l'aéroport. Dans le cadre du modèle de police intégré que nous avons mis en place dans la région de Toronto, nombre de ces enquêteurs vont aborder des questions touchant l'aéroport lorsqu'ils sont amenés à le faire dans le cadre de leurs enquêtes. Ils consulteront évidemment les responsables, mais l'intégration des services permet d'assurer une meilleure présence ou d'augmenter le nombre de personnes susceptibles de fournir des services logistiques si nécessaire.

Le président: Il semble que vous alliez à l'encontre du témoignage que l'on nous a donné à Vancouver, où l'on nous a dit qu'avec le détachement de Richmond vous bénéficiez d'une meilleure coordination et d'un meilleur appui logistique. Ça me paraît quelque peu confus.

M. Loeppky: À Toronto, nous disposons du service des forces spéciales combinées, une équipe multitâches et pluridisciplinaire dirigée par la GRC. Si elle menait une enquête dont l'un des volets porte sur certaines activités dans l'aéroport, elle se pencherait bien entendu sur cette activité dans le cadre de son enquête globale.

Je ne me fais peut-être pas comprendre clairement, et je vous prie de m'en excuser, mais il existe d'autres services d'appui et de surveillance et autres services de ce type qui sont susceptibles

particular file that we are working on at the airport. The situation is no different from Richmond because the only difference is that we are the police force of local jurisdiction there.

The Chairman: After visiting three of our major airports, we have come away with a clear impression that the police were short-handed, overworked and understaffed. The impression you are giving us now is that that is not the case. I want you to have an opportunity to clarify the record one way or another so the committee has a clear understanding of the RCMP's position on this.

Mr. Loeppky: No. If you were to look at any environment, whether it is an airport or a community in a city, you can always use more people. It is a matter of being intelligence-led in terms of setting the priorities of where resources are directed and ensuring that the most effective use is made of them in terms of the greater public safety issues.

To take the example of an airport, a police service may make the decision not to enforce parking issues if there is a greater threat that pertains to airline safety. I would suggest that more resources could always be put to good use. It is a matter of deploying in the most effective way the limited resources we have.

The Chairman: I am belabouring the point, but certainly I do not think anyone on the committee had the feeling that Inspector Landry or any of the other officials who gave us this information were giving us the information because they felt they were adequately staffed. They were giving us the information because they felt they were not adequately staffed and it is still not clear to me what your position is, deputy commissioner.

Mr. Loeppky: Are we adequately staffed? I believe we are adequately staffed to provide the aspects of flight safety and airport safety.

In terms of being able to investigate all the activity that is going on at the airport, do we have adequate resources for that? Probably not, because when you do a scan of activity in any environment, and the Toronto airport is an environment like any city environment, there will always be activity that you can accomplish. There will be some things that, because they are directly attributed to safety at the airport, they do not have a direct impact, that you may not be able to do at that point. That is part of where the threat assessment, the risk-analysis process must be put in place so that you do the most important things in the most effective way possible.

The Chairman: On the subject of organized crime, we also heard testimony to the effect that where organized crime is flourishing is fertile ground for terrorists to operate. Is that a view you share?

Mr. Loeppky: Most terrorist groups, whether they are involved in activities or fundraising, are involved in some type of criminal activity. Obviously, that is an opportunity for them to do that.

d'intervenir dans une affaire précise lorsqu'ils interviennent dans l'aéroport. C'est à peu près le même cas que celui de Richmond, la seule différence étant que nous sommes là-bas le service de police local compétent.

Le président: Après avoir rendu visite à nos trois grands aéroports, nous avons eu la nette impression que les effectifs de police étaient trop peu nombreux et débordés. Vous nous laissez entendre aujourd'hui que ce n'est pas le cas. J'aimerais que vous vous prononciez ici dans un sens ou dans l'autre pour que notre comité ait une idée claire de la position de la GRC en la matière.

M. Loeppky: Non. Dans n'importe quel cadre, qu'il s'agisse d'un aéroport ou d'une collectivité urbaine, on peut toujours employer davantage d'effectifs. Il s'agit de savoir recueillir les renseignements en établissant les priorités concernant l'affectation des ressources et en s'assurant qu'on les utilise au mieux en veillant à la sécurité de la population en général.

Prenons le cas d'un aéroport. Le service de police pourrait toujours décider de ne pas faire respecter les règles s'appliquant au stationnement au cas où une menace plus urgente se déclarerait sur le plan de la sécurité des lignes aériennes. À mon avis, on peut toujours utiliser davantage de ressources. Il s'agit de déployer au mieux les ressources limitées dont nous disposons.

Le président: Vous me permettrez d'insister, mais les membres de notre comité n'ont certainement pas eu l'impression que l'inspecteur Landry ou que les autres responsables qui nous ont communiqué cette information avaient le sentiment que les effectifs étaient suffisants. Ils nous ont donné cette information parce qu'ils avaient le sentiment qu'ils manquaient d'effectif et je ne comprends toujours pas clairement votre point de vue en tant que sous-commissaire.

M. Loeppky: Est-ce que nos effectifs sont suffisants? Je considère qu'ils sont suffisants pour nous permettre de veiller à la sécurité des vols et des aéroports.

Pour ce qui est d'enquêter sur toutes les activités qui ont lieu dans les aéroports, est-ce que nos ressources sont suffisantes? Probablement pas, parce que lorsqu'on exerce tout un ensemble d'activités dans un cadre quelconque, et l'aéroport de Toronto s'apparente à une véritable ville, il y a toujours des activités que l'on ne peut pas mener à bien. Il y a toujours certaines opérations que l'on ne peut pas exécuter à un moment donné parce qu'elles n'ont pas des répercussions directes sur la sécurité de l'aéroport. C'est dans ce cadre qu'il faut procéder à une analyse des menaces et à une évaluation des risques de façon à pouvoir exécuter les tâches les plus importantes de la manière la plus efficace possible.

Le président: Au sujet du crime organisé, certains témoins nous ont dit par ailleurs que c'est sur ce terrain que se développait le terrorisme. Partagez-vous ce point de vue?

M. Loeppky: La plupart des groupes terroristes, qu'ils soient opérationnels ou qu'ils lèvent des fonds, sont impliqués dans certaines activités criminelles. Bien évidemment, cela leur ouvre des possibilités.

Senator Banks: I wish to go one step further. You are a police officer. There are a lot of competing public interests in Canada, and we know what they are. However, most Canadians would agree that there are not many that are more important than the questions of peoples' lives, our sovereignty and our border integrity.

Mr. Loepky: Absolutely.

Senator Banks: Do you think public policy on those issues ought to be determined by the resources that are available to them, or should it be determined in terms of their necessity and the resources should follow in terms of the importance?

Mr. Loepky: You have to look at the aspect of necessity and determine what resources are required to ensure that public safety is assured.

Senator Banks: If I could use an example that I used earlier, although I hate this kind of analogy, if your house is on fire, I do not think you want the authorities to be asking questions about how much it will cost to send two fire trucks instead of one to your house, notwithstanding that it looks like it might be a two-alarm fire. Should we be having a discussion about how much that will cost, how much water we will use, how many firemen and what will be left over, before we send the necessary resources, without regard to their cost, to take care of business?

I am frustrated by the answer to that question in an airport security context.

Mr. Loepky: My short answer is that I do not think you can compromise public safety based on dollars.

Senator Banks: I agree.

In that respect, I will put one simple proposition to you. Thank you, gentlemen, for being here and taking this, because I know that these questions do not always pertain to you, although you do spend some of the money.

I want to refer to the stovepipes that you were talking about. I want you to understand the proposition that I am going to put to you and ask you to comment on it based upon a serious frustration, which I certainly have and I think some of my colleagues share.

We have heard, in recent times, three different answers about the question of policy with respect to armed police officers on airplanes. Inspector Landry talked to us, as the chair has just said, about what he regarded — and I think it was fair for us to infer — as short-staffing, as well as the fact that, at his count, there were 6 agencies that had enforcement or regulatory responsibilities at Pearson. Since then, I have found another dozen or so that also have interests in that respect. As you mentioned in your remarks, at Pearson alone there are responsibilities shared by the RCMP, the Peel Regional, by the OPP and by the Metro Toronto Police. As has been referred to here before, there was a situation in which the Peel regional police knew that there was something afoot and

Le sénateur Banks: J'irais un peu plus loin. Vous êtes agent de police. L'intérêt public au Canada a de nombreuses composantes, que nous connaissons bien et qui sont parfois antinomiques. La plupart des Canadiens s'accordent néanmoins à dire qu'il n'y en a pas beaucoup qui soient plus importantes que les questions liées à la vie des gens, à notre souveraineté et à l'intégrité de nos frontières.

M. Loepky: C'est tout à fait vrai.

Le sénateur Banks: Estimez-vous que les politiques publiques en ces matières doivent être déterminées par les ressources disponibles ou ne doivent-elles pas être plutôt fonction de leur nécessité, la disponibilité des ressources ayant moins d'importance?

M. Loepky: Il convient de se pencher sur la nécessité des mesures et de déterminer ensuite quelles sont les ressources nécessaires pour garantir la sécurité du public.

Le sénateur Banks: Pour reprendre un exemple que j'ai déjà utilisé, même si je n'aime pas faire ce genre d'analogie, si votre maison prend feu, je ne pense pas que vous aimeriez que les autorités responsables se demandent s'il leur faut envoyer un ou deux camions de pompiers même si c'est une grosse alerte. Faut-il se demander combien l'intervention va coûter, quelles sont les quantités d'eau qu'il va falloir utiliser et combien de pompiers devront intervenir avant d'envoyer les secours nécessaires, sans tenir compte de leur coût, pour régler le problème?

Je suis frustré que l'on réponde ainsi à cette question au sujet de la sécurité des aéroports.

M. Loepky: Laissez-moi vous dire tout de suite que l'on ne peut pas remettre en cause la sécurité du public pour des questions d'argent.

Le sénateur Banks: Je suis bien d'accord.

À cet égard, je vais vous donner un exemple bien simple. Je vous remercie, messieurs, d'être venus ici répondre à ces questions parce que je sais qu'il ne vous appartient pas toujours de les régler, même si vous dépensez effectivement une partie de cet argent.

Je veux vous parler des cloisonnements auxquels vous avez fait allusion. J'aimerais que vous compreniez l'exemple que je vais vous donner et que vous commentiez une situation que je trouve particulièrement frustrante, et je crois que c'est aussi le cas de certains de mes collègues.

On nous a fait dernièrement trois réponses différentes concernant la politique visant à placer des agents de police armés à bord des appareils. L'inspecteur Landry a évoqué, comme vient de le dire notre président, ce qu'il considérait — et je pense qu'il était logique que nous tirions cette conclusion de ses propos — comme un manque d'effectifs, ainsi que le fait qu'il avait compté 56 organismes ayant des pouvoirs de police ou de réglementation à l'aéroport Pearson. Par la suite, j'en ai trouvé une autre douzaine ayant certains intérêts dans ce domaine. Comme vous l'avez fait remarquer, dans le seul aéroport Pearson la GRC, la Police régionale de Peel, la Police provinciale de l'Ontario et la Police de la collectivité urbaine de Toronto se

wanted to put, as they had previously, undercover officers in place to work on the airside. That permission, where it had not been denied before, was denied. Despite the fact that there was a multi-jurisdictional investigation unit involving all of those forces at Pearson, you did not know about it.

I am not criticizing you, I am just saying that the interoperability that you were referring to, the horizontal rather than the vertical information transfer, does not seem to us to be happening. Even though everyone is saying that things are okay, that it is working and information-sharing is taking place, I have a tough time believing that, given that four police forces are operating at Pearson, the information that goes on among the police officers working for those four forces is the same as at Edmonton, where there is one police force. I do not believe that. Our American counterparts do not believe that. In fact, they are envious of us because they have even more agencies than we who are concerned about this, and therefore more problems with information-sharing. I understand human nature; I understand bailiwick protection and the natural frictions that arise in jurisdictional matters between police forces. They cannot be denied. They are irrefutable.

Would it not be better, if you were the king of police and had to decide how to police our airports, the airlines and airplanes that land at them and the business that goes on with them, to say that we will have one authority dealing with that rather than 59, and one police force rather than four?

Mr. Loeppky: If I can pick up your point with respect to the comment at Pearson and the issue that seems to be outstanding about the operation that I am not personally aware of. It is something we will follow up on, but I want to point out that we are involved in literally thousands of initiatives across the country and many operations. This may be a situation about which local members of the RCMP were aware but one that may not have come to my attention. In a big organization, something like that could happen. I want to be sure that that clarity is there. We will follow up on that.

Senator Banks: I am only using that as a microcosmic example of the fact that things probably happen when there are four police force that three of them do not know about from day to day. That would be less likely to happen if there were not four police forces.

Mr. Loeppky: As you expand the number of players, there are opportunities to ensure that the various authorities, the various mandates, are brought in and you have a more multidisciplinary approach. You have Agriculture and Agri-Food Canada, which can bring intelligence to the table with respect to organized crime involving smuggling endangered species through airports. Where

partagent des responsabilités. Ainsi qu'on l'a déjà laissé entendre devant notre comité, il s'est produit un cas où la Police régionale de Peel savait qu'il y avait quelque chose de louche et souhaitait poster, comme il lui était déjà arrivé de le faire, des agents en civil parmi le personnel travaillant sur les pistes. Cette autorisation lui a été refusée alors qu'elle ne l'avait pas été auparavant. En dépit du fait qu'il existe un service d'enquête intégré regroupant l'ensemble de ces forces de police à Pearson, vous n'avez pas été mis au courant.

Je ne vous critique pas, je vous dis simplement que la coordination horizontale remplaçant l'intégration verticale dont vous nous avez parlé ne semble pas donner des résultats. Même si tout le monde nous dit que tout va bien et que toutes les informations sont communiquées, j'ai bien du mal à croire qu'à partir du moment où quatre services de police opèrent à Pearson, l'information va aussi bien circuler entre les agents de police qu'à Edmonton, qui ne compte qu'un service de police. Je n'en crois rien. Nos partenaires américains n'en croient rien. Ils nous envient, en fait, parce que chez eux il y a encore davantage d'organismes divers qui sont chargés de ces questions, d'où davantage encore de difficultés à communiquer l'information. Je connais la nature humaine, je sais qu'il y a des prés carrés et qu'il y a naturellement des frictions entre différents services de police concurrents. On ne peut le nier. C'est irréfutable.

Ne serait-il pas préférable que vous soyez le grand chef de la police et que vous ayez tout pouvoir de décision pour faire la police dans nos aéroports, au sujet des compagnies aériennes ainsi que dans les aéronefs qui atterrissent dans ces aéroports et des entreprises qui y exercent leurs activités, afin que l'on ait une seule autorité responsable et non pas 59, et un seul service de police et non pas quatre?

M. Loeppky: Pour répondre à votre observation concernant Pearson et le problème d'exploitation qui semble se poser, je dois vous répondre que ne suis pas personnellement au courant de la question. Il nous faudra suivre ce dossier, mais je vous ferais remarquer que nous prenons part littéralement à des milliers de projets et à de nombreuses activités dans notre pays. Il se peut que des membres des équipes locales de la GRC soient au courant de la situation sans qu'elle ait été portée à mon attention. Dans une grande organisation comme la nôtre, ce sont des choses qui peuvent arriver. Je veux m'assurer que tout soit bien clair. Nous suivrons ce dossier.

Le sénateur Banks: Ce n'est qu'un petit exemple pour illustrer le fait que l'on en arrive probablement à ce genre de situation lorsqu'on est en présence de quatre services de police alors que trois d'entre eux ne sont pas au courant des opérations quotidiennes. Ça risquerait moins de se produire s'il n'y avait pas quatre services de police.

M. Loeppky: Lorsqu'il y a davantage d'intervenants, on a plus de chance de faire intervenir les différents responsables, de mettre en oeuvre les différents mandats et d'adopter une démarche pluridisciplinaire. On peut compter sur Agriculture et Agroalimentaire Canada pour apporter davantage de renseignements sur le crime organisé lorsqu'on se sert des

we need to improve is in terms of the sharing of information through technology enhancements. There is gap in behaviours, in ensuring that people do not view things in stovepipes but look rather at the broader issues of public safety. There is an obligation to ensure that that occurs.

The short answer to your question — that is, if there is one agency doing everything, versus 20 agencies, whether there is a greater likelihood of a gap in terms of missed information — I would agree with you that there is.

Senator Banks: I do not know how practical it is, but I think it would be a lot better if the RCMP, in which force Canadians have pre-eminent trust, were responsible for airport security.

You mentioned that armed officers on airplanes would only intervene in a situation where it appears that someone is trying to gain access to the cockpit and, therefore, control of the airplane.

Mr. Loepky: Yes.

Senator Banks: What if someone does something that is completely loony and life-threatening to passengers but makes no move towards the cockpit? In other words, I am asking you to expand upon the mandate that is given to armed officers on airplanes. I expect it goes a little beyond someone trying to smash through the door of the cockpit.

Mr. Loepky: We are very clear, in terms of the agreements under which they would take action, that it must involve an actual threat to the cockpit and the safe operation of the aircraft. The reason for that is that terrorist organizations that would want to take control of an aircraft obviously might try a number of other approaches to flush out the protective officers on board. It is a question of ensuring that you do not compromise the identity or the responsibility of those who are protective officers.

Senator Banks: In order that the airplane cannot be used as a weapon?

Mr. Loepky: That is correct.

Senator Banks: I appreciate that if a diversion were caused, let us say by someone appearing to be drunk or being obstreperous with a flight attendant, and an armed officer were to make him or herself known, then that might cause a problem. However, what if someone stands up in the airplane, has no intention of taking over the airplane or the airport, but intends to kill everyone on board with a bomb, or attack other passengers for whatever reason? Are there no other circumstances, other than someone heading straight for the cockpit door, in which an armed officer can intervene? What about in cases of life-threatening harm to passengers?

aéroports pour faire la contrebande des espèces en voie de disparition. Ce qu'il nous faut améliorer, c'est la communication des renseignements en faisant appel aux progrès de la technique. Ce sont les mentalités qu'il faut changer, en s'assurant que chacun évite de regarder les choses par le gros bout de la lorgnette et prenne bien en compte l'ensemble des questions liées à la sécurité publique. Nous avons l'obligation de le faire.

En somme, pour répondre à votre question — en l'occurrence, si l'on risque davantage de faire l'impasse sur certains renseignements au cas où un seul organisme, plutôt que 20, se chargerait de l'ensemble du dossier — je conviens avec vous que c'est bien le cas.

Le sénateur Banks: Je ne sais pas si c'est réalisable dans la pratique, mais je pense qu'il serait bien préférable que la GRC, à laquelle la population canadienne fait éminemment confiance, était chargée de la sécurité dans les aéroports.

Vous nous avez dit que les agents armés dans les appareils n'interviendraient qu'au cas où il apparaîtrait qu'une personne cherche à entrer dans la cabine de pilotage et, de ce fait, à prendre le contrôle de l'appareil.

M. Loepky: Oui.

Le sénateur Banks: Que se passerait-il si quelqu'un agissait de manière totalement irresponsable envers les passagers et menaçait leur vie sans vouloir s'en prendre à la cabine de pilotage? Autrement dit, je vous demande s'il ne faut pas élargir le mandat confié aux agents armés qui sont placés à bord des appareils. Je m'attends à ce qu'on aille un peu plus loin que le simple fait d'empêcher quelqu'un de fracasser la porte de la cabine de pilotage.

M. Loepky: Il est bien établi, dans l'entente qui nous régit, qu'ils ne doivent intervenir qu'au cas où la cabine de pilotage est effectivement menacée et où la sécurité de l'appareil est remise en cause. Cela s'explique par le fait que les organisations terroristes susceptibles de vouloir prendre le contrôle d'un appareil chercheront évidemment à faire un certain nombre de manœuvres préalables pour que les agents chargés de la protection à bord dévoient leur existence. Il s'agit de ne pas révéler l'identité ou les responsabilités des agents chargés de la protection.

Le sénateur Banks: Pour que l'appareil ne puisse pas être utilisé comme une arme?

M. Loepky: C'est bien ça.

Le sénateur Banks: Je comprends bien que si quelqu'un cherche à faire diversion, une personne saoule, par exemple, ou quelqu'un qui gênerait le travail d'un agent de bord, il pourrait y avoir un problème au cas où un agent armé révélerait sa présence. Que va-t-il se passer, toutefois, si une personne se lève sans avoir aucunement l'intention de prendre le contrôle de l'appareil ou de la cabine de pilotage mais menace tout le monde à bord avec une bombe ou s'en prend aux autres passagers pour une raison quelconque? N'y a-t-il pas d'autres circonstances, autre que la situation dans laquelle une personne se rend directement à la cabine de pilotage, qui justifient l'intervention d'un agent armé? Que faire lorsque la vie des passagers est menacée?

Mr. Loeppky: We train our people that it is their responsibility to ensure that the aircraft is not taken over by someone.

I spoke at this committee last time I was here about whether an officer would act if there were a serious incident on board. In the situation that you have described with people getting killed, obviously there comes a time when staff must rely on the good judgment of the individual on board as well.

Senator Day: My question is in relation to testimony that we have had of background checks being performed for workers in restricted areas at airports.

We are told that the RCMP does a check for criminal activity, and CSIS advises with respect to people that may be on their list of subjects. Can you confirm that that is done?

Mr. Loeppky: Yes. We do the criminal record checks and the outstanding warrant checks in those areas for which we are the police force of jurisdiction. In the other areas, it would be the local police force of jurisdiction that provides that assistance to the local airport authorities.

Senator Day: I assume that that is done periodically and that it is certainly done when a person is first hired. Is that sufficient information from a security point of view to forego any day-to-day checking of those individuals as they go to work, in your view?

Mr. Loeppky: In other words, is there a requirement or a need for a periodic update for security clearance, security checks and those types of things?

Senator Day: Divide my question into two parts, please. Is there a need for a periodic check of the kind that the RCMP and CSIS do? Also, on a day-to-day basis, should there be a physical check of kits when employees go through security? Do they need a security badge, or is the information that you gather with a periodic check sufficient?

Mr. Loeppky: From my perspective, there is value in doing periodic updates because a number of things can happen from the time someone was cleared in an initial security check. Unless there is a process in place, I am not sure that you would capture any new information that has been reported either to CSIS or to the RCMP.

In terms of a physical security check, I am not sure that it would provide anything obvious, although clearly there is a benefit in that if they are at all involved or suspected to be involved in any type of activity that could compromise the aircraft's safety.

Senator Day: They would not have been hired in that instance?

M. Loeppky: Dans le cadre de la formation que nous leur dispensons, nous demandons à nos agents de s'assurer que personne ne prend le contrôle de l'appareil.

J'ai déjà répondu la dernière fois devant votre comité à la question de savoir si un agent réagirait en cas d'événement grave à bord. Dans une situation telle que celle que vous venez de décrire et où des gens sont tués, il est évident que le personnel devra aussi s'en remettre au jugement de la personne à bord.

Le sénateur Day: Ma question se rapporte aux témoignages que nous avons entendus au sujet de la vérification des antécédents des personnes qui travaillent dans les zones aéroportuaires à accès réglementé.

On nous a dit que la GRC procédait à un contrôle des antécédents criminels et que le SCRS fournissait des renseignements au sujet des personnes susceptibles de figurer sur leur liste. Pouvez-vous nous confirmer que l'on procède ainsi?

M. Loeppky: Oui. Nous vérifions les casiers judiciaires ainsi que les mandats en instance dans les localités où nous assurons les services de police. Dans les autres localités, ce sont les services de police locaux qui vont se charger d'aider les administrations aéroportuaires locales.

Le sénateur Day: J'imagine que cette opération est renouvelée périodiquement et qu'on ne manque pas d'effectuer ce contrôle lors de l'embauche d'un employé. Est-ce qu'à votre avis c'est suffisant sur le plan de la sécurité et qu'il n'est pas besoin de contrôler quotidiennement les employés concernés?

M. Loeppky: Autrement dit, est-ce qu'il faut obligatoirement vérifier régulièrement les cotes de sécurité et procéder à des contrôles?

Le sénateur Day: J'aimerais que vous répondiez aux deux volets de ma question. Est-il nécessaire de procéder à une vérification périodique comme le font la GRC et le SCRS? Par ailleurs, faut-il contrôler quotidiennement le matériel des employés qui passent par les portiques de sécurité? Doivent-ils arborer un macaron d'identification pour les besoins de la sécurité ou les renseignements tirés des contrôles périodiques sont-ils suffisants?

M. Loeppky: Je considère qu'il est utile de procéder à des vérifications périodiques parce que bien des événements peuvent survenir une fois que l'on a procédé au premier contrôle de sécurité. À moins qu'une procédure soit mise en place à cet effet, je ne suis pas sûr que l'on puisse obtenir tout nouveau renseignement signalé au SCRS ou à la GRC.

Quant aux contrôles physiques pour les besoins de la sécurité, je ne suis pas sûr que cela donne des résultats, même si cette façon présente de toute évidence bien des avantages au cas où ces personnes soient impliquées, ou soupçonnées d'être impliquées, dans toute activité susceptible de remettre en cause la sécurité de l'appareil.

Le sénateur Day: On ne les aurait pas embauchées dans un tel cas?

Mr. Loeppky: No, but as I mentioned earlier, not everyone involved in illicit activities has a criminal record. There may be value in doing the physical checks of which you speak.

Senator Day: Is it your view that it is reasonable to do random checks, or should the check be of everyone every time, in the same way it is done for passengers boarding aircraft?

Mr. Loeppky: First, I recognize that security is the role of Transport Canada, but I can give you my opinion. Every step you put in place to enhance security is a positive step. It obviously enhances security. However, whether that is a step that is being pursued, I could not say.

I know that is not a very good answer to your question. It is like going through any screening process. Obviously, the more steps you put in place, the more secure the situation and the more confidence you have in the integrity of the process. Therefore, it would obviously enhance that process.

On the other hand, it has to be balanced against the practicality of having constant checks. Is the information telling you that workers are bringing in things that they should not be? In my view, the level of security must be based on a risk assessment. Are there indications that things are being brought in and, if so, how do you deal with that?

Senator Day: Do you have sufficient information as to the operation of an airport to make a recommendation in that regard to us?

Mr. Loeppky: No, I do not.

The Chairman: Deputy Commissioner Loeppky and Superintendent Bonnell, I thank you for attending here. Your testimony has been of great assistance to this committee and its work. We look forward to having you appear before us again. We find what you have to say very helpful and instructive.

I should now like to welcome the Honourable David Collenette, Minister of Transport.

Minister, it is a pleasure to have you here before us. We understand you wish to begin by making a statement. Please proceed.

Hon. David Michael Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport: I should like to thank honourable senators for this opportunity to appear before you today and for the ongoing work you have been doing with respect to security in general and transportation security in particular. I know you have heard from many witnesses over the last several months, including my officials, the Canadian Air Transport Security Authority, the office of the Auditor General and industry representatives.

M. Loeppky: Non, mais comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, toutes les personnes impliquées dans des activités illicites n'ont pas un casier judiciaire. Il pourrait être utile de procéder à des fouilles physiques comme celles que vous venez d'indiquer.

Le sénateur Day: Est-il raisonnable à votre avis de procéder à des contrôles au hasard, ou faut-il contrôler tout le monde chaque fois, comme on le fait pour les passagers qui montent à bord des avions?

M. Loeppky: Je reconnais tout d'abord que c'est Transports Canada qui est chargé de la sécurité, mais je peux vous donner mon avis. Tout ce que l'on peut faire de manière générale pour améliorer la sécurité est une bonne chose. C'est une démarche qui renforce de toute évidence la sécurité. Toutefois, je ne sais pas si elle a été adoptée.

Je sais que ça ne répond pas vraiment à votre question. C'est comme toutes les opérations de contrôle. Bien évidemment, plus on opère de contrôles, plus on garantit la sécurité et plus on donne confiance dans l'ensemble de l'opération. Il est évident que cela renforcerait la sécurité de l'opération.

Par contre, il faut tenir compte des questions pratiques et de la nécessité d'éviter des contrôles constants. Est-ce que d'après les renseignements dont on dispose, il apparaît que les employés font passer des choses en douce? Je considère que c'est en fonction de l'évaluation des risques que l'on doit procéder au contrôle de sécurité. A-t-on des raisons de penser que des employés font passer clandestinement certaines choses et, dans l'affirmative, comment y remédier?

Le sénateur Day: Avez-vous recueilli suffisamment de renseignements sur le fonctionnement des aéroports pour nous faire une recommandation à ce sujet?

M. Loeppky: Non, ce n'est pas le cas.

Le président: Je remercie le commissaire adjoint Loeppky et le surintendant Bonnell d'avoir comparu devant nous. Votre témoignage est précieux pour les travaux de notre comité. Nous serons très heureux de vous revoir un autre jour. Votre témoignage s'est révélé très utile et très instructif.

Je tiens maintenant à souhaiter la bienvenue au ministre des Transports, l'honorable David Collenette.

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous avoir parmi nous. Nous croyons savoir que vous souhaitez tout d'abord faire une déclaration. Vous avez la parole.

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député, ministre des Transports: Je remercie le président et ses honorables collègues de l'occasion qui m'est donnée de vous rencontrer aujourd'hui et de vos efforts incessants pour appuyer la sûreté de manière générale et celle des transports en particulier. Sauf erreur, au cours des derniers mois, vous avez eu l'occasion d'entendre divers témoins de Transports Canada, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et du Bureau du vérificateur général, de même que des représentants de l'industrie.

As you know, Mr. Elliott, my Assistant Deputy Minister for Safety and Security testified last week and this morning and has tried to give you the benefit of his expertise.

I will not repeat what has already been said on a number of occasions, but I will comment on a number of selected items to provide some clarification. I will then be happy to discuss matters in more detail.

Over the last year, we have come a long way in terms of airport security.

[Translation]

Even before 9/11, we had a solid, well-established security system in place. Following the tragic events of September 11, 2001, we strengthened aviation security. As you are aware, the December 2001 budget allocated \$2.2 billion to enhance aviation security.

CATSA was created to establish a more consistent and integrated air transport security system across Canada. CATSA's operations are carried out in compliance with Transport Canada legislation and regulations. CATSA has been designed to provide the benefits of flexible delivery mechanisms and sensitivity to local needs.

[English]

While the Canadian Air Transport Security Authority is responsible for delivery, Transport Canada continues to regulate and monitor CATSA's provision of security services. This separation between service delivery on the one hand and regulating and monitoring on the other enhances checks and balances in the system.

Since September 11, 2001, we have taken action in a variety of areas, including the Canadian Air Carrier Protective Program. Established initially to provide RCMP officers on board flights to Reagan International Airport, it has been now expanded to cover other selected domestic and international flights. Transport Canada, CATSA, the RCMP and key stakeholders are working to implement and expand the program.

I will now turn to the subject of airport restricted areas. Honourable senators are aware of the recently announced initiative on the screening of non-passengers entering restricted areas. I have assigned responsibility for this program to CATSA.

The International Civil Aviation Organization, ICAO, has recommended that states, in addition to the screening of passengers, screen other people at random when they are accessing restricted areas at airports. This approach seems to be reasonable. In addition to random screening, screening of non-passengers could be targeted in appropriate circumstances.

Comme vous le savez, M. Bill Elliott, notre sous-ministre adjoint à la sécurité et à la sûreté, a comparu devant vous la semaine dernière et encore ce matin pour vous faire bénéficier de ses compétences.

Au lieu de répéter ce qui vous a déjà été communiqué, je me bornerai à clarifier certains points, puis je me ferai un plaisir de vous fournir des détails.

Je suis satisfait des progrès réalisés cette année en matière de sûreté des aéroports.

[Français]

Même avant les événements tragiques du 11 septembre 2001, nous disposions d'un système de sûreté solide et bien en place. Après, nous avons concentré nos efforts sur la sûreté de l'aviation. Comme vous le savez, le budget de décembre 2001 prévoyait la somme de 2,2 milliards de dollars pour l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

L'ACSTA a été créée avec pour mandat de mettre sur pied au Canada un système de sûreté du transport aérien uniforme et intègre. L'ACSTA exerce ses activités en conformité avec les lois et les règlements de Transports Canada. Elle a été conçue pour offrir des mécanismes de prestation flexibles et sensibles aux besoins locaux.

[Traduction]

Transports Canada continuera de réglementer et de surveiller la prestation des services de sûreté, alors que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien sera responsable de la prestation comme telle. Cette distinction entre, d'une part, la prestation des services et, d'autre part, la réglementation et la surveillance améliore les mécanismes d'équilibre du système.

Depuis le 11 septembre 2001, nous avons pris des mesures dans divers secteurs, notamment le Programme de protection des transporteurs aériens canadiens. Ce programme a été instauré à l'origine pour instaurer une présence policière à bord des vols à destination de l'aéroport international Reagan. Il a pris de l'ampleur et s'applique désormais à d'autres vols intérieurs et internationaux sélectionnés. Transports Canada, l'ACSTA, la GRC et des intervenants clés travaillent ensemble pour mettre le programme en oeuvre et le développer.

Je vais maintenant aborder la question des zones réglementées d'aéroport. Vous connaissez tous l'initiative annoncée récemment pour le contrôle des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées. J'ai confié cette responsabilité à l'ACSTA.

L'Organisation de l'aviation civile internationale a recommandé non seulement que les États contrôlent les passagers, mais qu'ils procèdent également à un contrôle sélectif des personnes qui accèdent aux zones réglementées des aéroports. Cette approche semble raisonnable. En plus du contrôle sélectif, le contrôle des non-passagers pourrait être appliqué dans certaines circonstances.

It is important to understand that screening is not the only means to maintain the integrity of airport restricted areas. There are various mechanisms and procedures that complement screening, such as the restricted area pass system, security clearances for employees and existing access controls.

[Translation]

I have also recently assigned to CATSA the responsibility for developing and implementing, in cooperation with Transport Canada and airports, an enhanced restricted area pass system. It is anticipated that this system will include the use of biometrics and will be supported by centralized databanks.

Concerning explosives detection systems, in the December 2001 budget, the government of Canada committed more than \$1 billion over the next five years for the purchase, deployment and operation of state of the art explosives detection systems.

[English]

The deadline agreed to at ICAO meetings for the screening of checked baggage for explosives is January 1, 2006. We are encouraged that CATSA is well on its way to completing its work in advance of this deadline.

In respect of background checks, since 1986 Transport Canada has been conducting comprehensive background checks on airport workers, with the support of the RCMP and CSIS. Everyone, including airline pilots, other flight crew, airport employees and baggage handlers, who work in restricted areas at airports must obtain a security clearance from the Minister of Transport prior to being issued a restricted area pass, RAP.

We are working with other departments and agencies, including the RCMP, CSIS and Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, to make further improvements in the security clearance process. This has included significant investments in technology, including automatic fingerprint identification systems.

[Translation]

We are making continuous improvements. We realize that ongoing improvements and refinements are necessary to safeguard the integrity of our civil aviation system.

Transport Canada is working with other departments and agencies, with stakeholders, with our counterparts in the United States, and on the world stage through the International Civil Aviation Organization, in support of this objective.

Il est important de comprendre que le contrôle n'est pas la seule façon de maintenir l'intégrité des zones réglementées d'aéroport. Divers mécanismes et procédures complémentaires sont en place, par exemple les systèmes de laissez-passer pour zone réglementée, les habilitations de sécurité pour les employés et les contrôles d'accès existants.

[Français]

J'ai également confié à l'ACSTA la responsabilité de mettre au point et d'implanter, avec le concours de Transports Canada et des aéroports, un système amélioré de laissez-passer pour zones réglementées. Il est prévu que le système comprendra l'utilisation de la biométrie et de banques de données centrales.

En ce qui a trait aux systèmes de détection des explosifs, dans le budget de décembre 2001, le gouvernement du Canada a prévu plus d'un milliard de dollars au cours des cinq prochaines années pour l'achat, l'installation et l'exploitation de systèmes perfectionnés de détection des explosifs.

[Traduction]

L'échéancier de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour le contrôle des bagages enregistrés est le 1^{er} janvier 2006. Nous croyons que l'ACSTA progresse dans ses démarches et qu'elle terminera son travail avant la date limite.

En ce qui a trait à la vérification des antécédents, depuis 1986, Transports Canada effectue des vérifications approfondies des antécédents pour les employés qui travaillent dans les aéroports, avec l'aide de la GRC et du SCRS. Quiconque travaille dans des zones réglementées d'aéroport, y compris les pilotes de ligne, les équipages et les employés de l'aéroport, doit obtenir une habilitation de sûreté du ministre des Transports avant de recevoir un laissez-passer pour zones réglementées.

Transports Canada travaille avec d'autres ministères et organismes, notamment la GRC, le SCRS et l'ADRC, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, en vue d'apporter de nouvelles améliorations au processus d'autorisation d'accès. Cette opération implique aussi d'importants investissements dans la technologie, notamment en ce qui concerne les systèmes d'identification automatique des empreintes digitales.

[Français]

Dans le domaine des améliorations continues, nous savons que la sûreté aérienne doit être améliorée et rehaussée de façon continue afin de garantir l'intégrité de notre système d'aviation civile.

En vue d'atteindre cet objectif, Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes, des intervenants et nos homologues, tant aux États-Unis que sur la scène internationale, sous l'égide de l'organisation de l'aviation civile internationale.

[English]

Canada can and does play an important role at the ICAO meetings. One of the major factors in our favour is our solid international reputation. We are leaders in many areas and other countries look to Canada for guidance and support.

Civil aviation is a global enterprise and steps must be taken to improve aviation security in all states. That is why we took the lead in pledging \$350,000 towards the ICAO's oversight audit program and why we have been providing technical expertise to the organization in support of aviation security. We recognize that improving transportation security must be done in partnership.

I recognize and thank the committee for the constructive role you have played and will continue to play in support of the improving transportation security in Canada.

The Chairman: Thank you, minister. Does either of your officials wish to make a statement?

Mr. Collenette: No, you have heard from Mr. Elliott and Mr. Pigeon.

Senator Wiebe: I appreciated the opportunity this morning to ask a question of Mr. Elliott in respect of security audits at airports in respect of the screening systems. Mr. Elliott gave us an answer so I will not repeat that topic.

The final question that I asked him this morning, which has been of great concern to me over the last number of years and especially since 9/11, is the matter of duplication. I congratulate the government for setting up the public security committee after 9/11 to coordinate the various agencies of government that look after security, policing and the general safety and security of the people of Canada.

Is this special committee looking at the need to do, or the possibility of doing, an audit within the government of the security and policing agencies that now exist throughout Canada? For example, we have the RCMP; and as a result of 9/11, another agency has been created, CATSA. As we travel around this country, we realize that there are numerous agencies doing an excellent job. However, should we turn more of the responsibilities over to a single agency? What comes to mind, of course, is one of the most respected in the country, the RCMP. Are we losing or gaining security by having such a large number of agencies within various departments that encompass five cabinet ministers? Should we consolidate some of this effort?

Mr. Collenette: The government responded rapidly to the problems of September 11, 2001. The Prime Minister established the public security committee, under Mr. Manley's leadership. That has worked rather well in bringing the various departments together. Unlike in the United States, where the Department of Homeland Security has just been authorized by Congress — it will

[Traduction]

Le Canada peut jouer et joue effectivement un rôle important au sein de l'OACI. Un des éléments en notre faveur est la brillante réputation du Canada à l'échelle internationale. Nous sommes des maîtres d'oeuvre dans nombre de secteurs et d'autres pays font appel au Canada pour son orientation et son appui.

L'aviation civile est une activité mondiale, et des mesures doivent être prises pour améliorer la sûreté de l'aviation dans tous les pays. Ainsi, nous prêchons l'exemple et nous nous sommes engagés à verser une contribution de 350 000 \$ au programme d'audits de la supervision de la sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nous reconnaissons que l'amélioration de la sûreté du transport doit être réalisée dans le cadre de partenariats.

Je reconnais le rôle constructif que le comité joue et continue de jouer pour améliorer la sûreté des transports au Canada et je l'en remercie.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Est-ce que l'un ou l'autre de vos collaborateurs souhaite faire une déclaration?

M. Collenette: Non, vous avez entendu M. Elliott et M. Pigeon.

Le sénateur Wiebe: J'ai apprécié la possibilité qui m'a été donnée ce matin de poser une question à M. Elliott au sujet des vérifications et des contrôles de sécurité dans les aéroports. M. Elliott nous a donné une réponse et je n'y reviendrai pas ici.

La dernière question que je lui ai posée ce matin, qui porte sur un sujet qui me préoccupe beaucoup depuis un certain nombre d'années, et plus particulièrement depuis le 11 septembre, a trait aux chevauchements. Je félicite le gouvernement d'avoir mis en place après le 11 septembre le comité sur la sécurité publique appelé à coordonner l'action des différents organismes du gouvernement chargés de la sécurité, de la police et de la sécurité en général de la population du Canada.

Est-ce que ce comité spécial envisage la possibilité ou la nécessité de procéder à une vérification, au sein du gouvernement, des organismes chargés de la sécurité et de la police qui exercent actuellement leurs activités au Canada? Nous avons, par exemple, la GRC et, depuis le 11 septembre, un autre organisme a été créé, l'ACSTA. En nous déplaçant dans tout le pays, nous constatons que de nombreux organismes font un excellent travail. Ne devrions-nous pas, cependant, confier davantage de responsabilités à un seul organisme? La solution qui nous vient immédiatement à l'esprit, bien évidemment, est celle de la GRC, qui est éminemment respectée dans tout le pays. Qu'a-t-on à gagner ou à perdre sur le plan de la sécurité en répartissant ces tâches entre de nombreux organismes relevant de différents ministères qui dépendent de cinq ministres différents? Ne devrions-nous pas regrouper en partie nos efforts?

M. Collenette: Le gouvernement a réagi rapidement à la suite du 11 septembre 2001. Le premier ministre a institué le comité chargé de la sécurité publique, sous la direction de M. Manley. Ce comité est assez bien parvenu à coordonner l'action des différents ministères. Contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis, où le Department of Homeland Security vient juste d'être autorisé

take a considerable amount of time for that to become organized; it will be a line department — we have decided to take existing line departments and coordinate them at a central level — at the cabinet level. We have acted quickly. I would say that in some cases and in many cases we have acted more quickly than the United States acted.

With respect to the audit of all of the various functions, each department conducts its own evaluation of its own programs — it self-audits. However, the Auditor General is mandated by Parliament to audit value for money, to ensure that the money being spent is for items that Parliament has approved. Of course, the Auditor General is an officer of Parliament.

Between the ongoing audits by the AG, the departmental audits and the overall audit that comes from Mr. Manley's public security committee, we have a pretty good handle on the effectiveness of programs. I should tell you, although this is not the focus of this meeting, that I am sure to re-appear before the Defence Committee about marine security. We are working on assessing our various initiatives on marine security issues. Hopefully, we will take some further action reasonably soon.

That has been generated at the cabinet committee level by the ministers in consultation with the departments.

Senator Wiebe: If I may follow up on that, it is certain that the Auditor General will be looking at the financial audit area of matters. What concerns us is the transmission of vital information, as Senator Banks mentioned earlier to our previous witness from the RCMP, and the sharing of that information, which should be shared on a horizontal basis between the different agencies. At one time, the RCMP's responsibility was not only port police but also airports and various other areas. Now, we are finding that port policing falls under the Department of Transport. It is now turned over to local policing, so there is much duplication occurring. There is the possibility of some technical and security information, which may be vital in solving a case or in reacting quickly, that may not be shared by the different agencies.

Mr. Collenette: We do not find that to be a problem. In fact, we have extraordinary cooperation, particularly with the RCMP. We worked on it under the protective program to put police officers on board planes and, of course, in respect of airport security issues.

I do not think there is any problem with information sharing, with protecting fiefdoms, if you will, with respect to security. I have not seen any of that, nor has it been raised at cabinet committee. There has been a great level of cooperation.

par le Congrès — son organisation prendra énormément de temps; ce sera un service opérationnel — nous avons décidé de prendre les services opérationnels des différents ministères et de les coordonner au niveau central — au niveau du Cabinet. Nous avons agi rapidement. Je dirais que bien souvent nous avons réagi plus rapidement que les États-Unis.

Quant à la vérification des différentes fonctions, chaque ministère procède à l'évaluation de ses propres programmes — il fait ses propres vérifications. Il n'en reste pas moins que la vérificatrice générale est mandatée par le Parlement pour vérifier l'optimisation des ressources et s'assurer que l'argent est affecté aux postes de crédits autorisés par le Parlement. Bien évidemment, la vérificatrice générale est un agent du Parlement.

Grâce aux vérifications effectuées en permanence par la VG, aux vérifications ministérielles et à la vérification générale émanant du comité sur la sécurité publique de M. Manley, nous sommes en mesure de bien apprécier l'efficacité des programmes. Je peux vous dire, même si ça n'entre pas dans le cadre de cette séance, que je suis sûr de comparaître à nouveau devant le Comité de la défense en matière de sécurité maritime. Nous sommes en voie d'évaluer nos différents projets sur les questions de sécurité maritime. On peut espérer que d'autres mesures seront prises très bientôt.

L'opération a été lancée par les ministres, en consultation avec les ministères, au niveau du comité du Cabinet.

Le sénateur Wiebe: Si vous me le permettez, j'ajouterais sur ce point qu'il est certain que la vérificatrice générale se penchera sur les questions liées aux vérifications financières. Nous nous intéressons avant tout à la transmission des renseignements essentiels, comme l'a mentionné tout à l'heure le sénateur Banks au témoin précédent de la GRC, et à l'échange de cette information sur le plan horizontal entre les différents organismes. À une certaine époque, la GRC était chargée non seulement de la police portuaire, mais aussi de celle des aéroports et d'autres lieux. Aujourd'hui, nous constatons que la police des ports relève du ministère des Transports. Elle a désormais été confiée aux polices locales, de sorte qu'il y a de nombreux chevauchements. Certains renseignements techniques et de sécurité, dont l'importance peut être énorme pour résoudre une affaire ou réagir rapidement, pourraient bien ne pas être transmis par les différents organismes.

M. Collenette: Nous ne pensons pas que ce soit un problème. En réalité, la collaboration est extraordinaire, notamment avec la GRC. Nous avons oeuvré dans le cadre du programme de protection à la mise en place d'agents de police à bord des appareils et, bien entendu, à la résolution des questions de sécurité dans les aéroports.

Je ne pense pas que la communication des renseignements ou, si vous voulez, la protection de certaines chasses gardées en matière de sécurité, pose de véritables problèmes. Je ne l'ai pas constaté et la question ne s'est pas posée au comité du Cabinet. Il y a eu une très grande collaboration.

There are people in it for their own ends that misrepresent the facts. I will give you an example. The Ports Canada Police under the former Canada Ports Corporation Act, discharged security at the ports.

As a result of a government review of programs, budgets and function, and after extensive consultation with police forces, municipal leaders and others in the port community, we disbanded the port police. Those functions were then taken up by the police forces. The RCMP is still involved in the ports in terms of dealing with federal criminal matters, as they are at the major airports.

What is different is that we have devolved a lot of normal law enforcement matters, which are the purview of local enforcement agencies, to the Vancouver police, or the Halifax police in case of the ports, or in the case of Pearson airport in Toronto, the Peel Regional Police under MOUs with the airport authority, and in coordination with Transport Canada and the RCMP.

We have our jurisdictional issues sorted out. It is a question of ensuring that the methodology is there and that the programs are accurately enforcing security. I do not see any evidence of duplication. I do see evidence of great cooperation.

Senator Meighen: I should like to have a clarification. On page 4, the second paragraph of your statement, I am not clear as to what it means when you say:

The International Civil Aviation Organization has recommended that the states, in addition to the screening of passengers...

I presume that means general screening, 100 per cent, when you say "screening." As opposed to "random screening," "screening" must mean everyone.

Mr. Collenette: We are talking about the screening of passengers. All passengers are screened.

Senator Meighen: General screening of all passengers?

Mr. Collenette: Right.

Senator Meighen: Let me continue:

The Civil Aviation Organization has recommended that states, in addition to the screening of passengers, screen other people at random when they are accessing restricted areas at airports.

This approach appears to be a reasonable one, you say. That would be the random screening of people other than passengers accessing restricted areas at airports. Am I correct?

Il y a des gens qui travestissent les faits pour des raisons qui leur sont propres. Je vais vous donner un exemple. En vertu des dispositions de l'ancienne *Loi sur la Société canadienne des ports*, la Police de Ports Canada se chargeait de la sécurité dans les ports.

À la suite de la révision des programmes, des budgets et des fonctions effectuée par le gouvernement, et après de nombreuses consultations avec les services de police, les édiles municipaux et d'autres responsables des services portuaires, nous avons démembré la police des ports. Ces fonctions ont été reprises par les services de police. La GRC, comme elle fait dans les grands aéroports, continue à intervenir dans les ports sur des questions de droit pénal fédéral.

La différence, c'est que nous avons rétrocédé la responsabilité de nombreuses opérations de police courantes, qui relèvent des attributions des services de police locaux, à la police de Vancouver, à la police de Halifax dans le cas des ports ou, pour ce qui est de l'aéroport Pearson de Toronto, à la Police régionale de Peel en vertu d'un protocole d'accord signé avec l'administration portuaire et en collaboration avec les services de Transport Canada et de la GRC.

Nous avons réglé nos questions de compétence. Il s'agit de s'assurer que les méthodes sont les bonnes et que les programmes permettent de garantir efficacement la sécurité. Je ne vois pas de chevauchement. Je vois plutôt les manifestations d'une excellente collaboration.

Le sénateur Meighen: J'aimerais que vous me donniez une précision. À la page 4, au deuxième paragraphe de votre déclaration, je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire lorsque vous affirmez:

L'Organisation de l'aviation civile internationale a recommandé non seulement que les États contrôlent les passagers [...]

J'imagine que lorsque vous parlez de «contrôle», vous voulez parler d'un contrôle intégral, à 100 p. 100. Contrairement à des «contrôles effectués au hasard», ce «contrôle» s'applique à tout le monde.

M. Collenette: Nous nous référons au contrôle de tous les passagers. Tous les passagers sont contrôlés.

Le sénateur Meighen: Un contrôle général s'appliquant à tous les passagers?

M. Collenette: En effet.

Le sénateur Meighen: Je poursuis:

L'Organisation de l'aviation civile internationale a recommandé non seulement que les États contrôlent les passagers, mais qu'ils procèdent également à un contrôle sélectif des personnes qui accèdent aux zones réglementées des aéroports.

Vous nous dites que cette façon de procéder apparaît raisonnable. Il s'agit de contrôler au hasard d'autres personnes que les passagers qui pénètrent dans des zones à accès réglementé dans les aéroports. C'est bien ça?

Mr. Collenette: Yes. All passengers are screened. We are talking about non-passengers.

Senator Meighen: Right.

Mr. Collenette: These could be pilots, people working for the commissary, mechanics, anyone else with access to secure areas at airports.

Senator Meighen: You finish off by saying that “screening of non-passengers could be targeted in appropriate circumstances.”

Your objective, if it is not already in place, is to randomly screen people other than passengers when they are accessing restricted areas of airports, and the future target is to screen all such people. Am I correct?

Mr. Collenette: No. By non-passengers, we are talking about a random process. However, it is not inconceivable, depending on the risk, that at any one time all non-passengers may be screened for a period of time. If we have a security threat at Pearson or in Ottawa, or anywhere else, then that will be taken into account. It is not inconceivable that all those people are screened. Some airports have been doing random screening of non-passengers, and some have screened all non-passengers.

Senator Meighen: All the time?

Mr. Collenette: They have at certain periods of time.

Senator Meighen: I see. It is not necessarily an objective to screen all non-passengers all the time?

Mr. Collenette: No. I hate to point this out in terms of security, but the problem there is that it comes down to the cost-benefit analysis. There is only so much money you can throw at a problem.

When you are dealing with non-passengers, everyone with access to secure areas at airports have security clearance. I recognize that when Mr. Elliott testified last week honourable senators questioned him on the validity of background checks and so forth — and that is a debate I will not get into. The important point is that there is a level of screening.

I should tell you that this is a level of screening that the Americans did not have before September 11, 2001. They adopted the screening process that we had, which was put into effect by the Mulroney government as a result of the Air India bombing. In that sense, we are ahead.

We take the view that the people who are most likely to pose a risk are passengers, because there are no background checks on passengers. We know something about those people who have access to restricted areas; the system knows something about

M. Collenette: Oui. Tous les passagers sont contrôlés. Nous parlons de personnes qui ne sont pas des passagers.

Le sénateur Meighen: Très bien.

M. Collenette: Il peut s'agir des pilotes, des employés du commissaire, des mécaniciens, de tous ceux qui pénètrent dans les zones à accès réglementé dans les aéroports.

Le sénateur Meighen: Vous terminez en disant «le contrôle des non-passagers pourrait être appliqué dans certaines circonstances».

Votre objectif, si cette procédure n'a pas encore été instituée, est de contrôler au hasard les personnes autres que les passagers lorsqu'elles pénètrent dans des zones à accès réglementé dans les aéroports et, à l'avenir, il est prévu de contrôler systématiquement toutes ces personnes. C'est bien ça?

M. Collenette: Non. Pour les personnes qui ne sont pas des passagers, nous envisageons des contrôles effectués au hasard. Il n'est pas impensable, toutefois, compte tenu des risques, qu'à un moment donné toutes les personnes qui ne sont pas des passagers soient contrôlées pendant un certain temps. Si une alerte à la sécurité est déclenchée à Pearson, à Ottawa ou ailleurs, on tiendra alors compte de la situation. Il n'est pas impensable que toutes ces personnes soient contrôlées. Certains aéroports ont procédé à des contrôles au hasard des personnes qui ne sont pas des passagers et d'autres les ont toutes contrôlées systématiquement.

Le sénateur Meighen: Tout le temps?

M. Collenette: Sur une certaine période.

Le sénateur Meighen: Je comprends. L'objectif n'est-il pas nécessairement de contrôler tout le temps toutes les personnes qui ne sont pas des passagers?

M. Collenette: Non. Je regrette d'avoir à dire cela lorsqu'on parle de sécurité, mais il s'agit ici de faire une analyse coûts-bénéfices. On ne peut pas consacrer des crédits illimités à tous les problèmes.

Toutes les personnes qui ne sont pas des passagers et qui peuvent pénétrer dans des zones des aéroports dont l'accès est réglementé ont une cote de sécurité. Je sais bien que lorsque M. Elliott est venu témoigner la semaine dernière, les honorables sénateurs lui ont posé des questions sur la validité de la vérification des antécédents des intéressés, par exemple — et je n'entrerai pas dans ce débat. L'important, c'est qu'il y ait déjà un niveau de contrôle.

Je dois vous dire que c'est le niveau de contrôle que les Américains n'avaient pas avant le 11 septembre 2001. Ils ont adopté notre procédure de contrôle, qui a été mise en place par le gouvernement Mulroney à la suite du dépôt de la bombe dans l'appareil d'Air India. De ce point de vue, nous sommes en avance.

Nous partons du principe que les personnes qui risquent d'être les plus dangereuses sont les passagers, parce qu'on ne vérifie pas les antécédents des passagers. Nous avons un certain nombre de renseignements au sujet des personnes qui pénètrent dans des

them. If there is intelligence as to the potential of an incident, then the airports can and will screen everyone until that state of apprehension has passed.

Senator Meighen: I understand the statement then.

I am sure my other colleagues will take up this whole area of non-passengers and what security measures are enforced in their regard, because it is something that has concerned the members of this committee. We have not fully satisfied ourselves that people such as groomers, cleaners of all kinds, ramp attendants and so forth, or people who work for organizations other than the airport, are subjected to adequate screening.

In that regard, let me ask about fixed base operators and private charters: What is the level of screening there now? Certainly from my own experience, although I have not travelled often that way, I noticed that the screening was not particularly thorough.

Mr. Collenette: Are you talking about private jets and Shell Aerocentre, for example?

Senator Meighen: Yes, or charters.

Mr. Collenette: First, you are looking at a smaller number of people who get on these planes. Generally, they are regular customers.

On Friday, when I was coming from Newfoundland and the Challenger was diverted to Toronto, I noticed that there was someone on the ramp ensuring that I did not get off that plane and that someone who was unauthorized did not get on board that plane.

Senator Meighen: Who was that person? Who is he or she employed with?

Mr. Collenette: I believe that person is an employee of the airport authority. I will have to get that information for you. Perhaps it was an employee of the operator, Shell Aerocentre in this case, under contract to the GTAA. We will get that information for you.

There was a hole in aviation security right after September 11, whereby we were concentrating only on the main terminals and all of the passengers and forgetting about these side operations, such as you find in Ottawa and at every major airport. Even smaller airports across the country, such as Gander and Stephenville, et cetera, have these private centres.

The nature of the aircraft and the employees is generally well known. We view the risk of security breaches there to be less than at the main airports. However, there is an extra level of security now.

Senator Meighen: In terms of the new airports now under construction, for example in Toronto and Ottawa, do you know whether the department has taken any particular steps to

zones à accès réglementé; le système nous donne certains renseignements à leur sujet. Si des renseignements nous font redouter un incident, les aéroports pourront alors contrôler tout le monde jusqu'à ce que le danger soit passé.

Le sénateur Meighen: Je comprends alors votre déclaration.

Je suis sûr que mes collègues vont s'intéresser à toute cette question des non-passagers et des mesures de sécurité qu'on leur applique, parce que c'est un sujet qui préoccupe les membres de notre comité. Nous ne sommes pas pleinement convaincus que les personnes chargées de l'entretien des pistes, les différentes catégories de personnel de nettoyage, les préposés aux aires de trafic, et cetera, ou tous les employés des organisations autres que celle de l'administration de l'aéroport, fassent l'objet d'un contrôle suffisant.

À cet égard, qu'en est-il pour les concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport et pour les sociétés privées de nolisage: quel est le niveau de contrôle effectué à l'heure actuelle? Je n'ai pas manqué de constater personnellement, même si je ne voyage pas souvent de cette manière, que les contrôles ne sont pas particulièrement sévères.

M. Collenette: Parlez-vous des avions privés et de Shell Aerocentre, par exemple?

Le sénateur Meighen: Oui, ou des vols nolisés.

M. Collenette: Tout d'abord, il n'y a qu'un petit nombre de gens qui empruntent ces appareils. Généralement, ce sont des clients réguliers.

Vendredi, alors que je revenais de Terre-Neuve et que le vol Challenger a été détourné sur Toronto, j'ai pu constater que quelqu'un, sur l'aire de trafic, était chargé de s'assurer que je ne descendais pas de l'avion et qu'aucune autre personne non autorisée ne pouvait monter à bord.

Le sénateur Meighen: Qui était ce responsable? Qui l'employait?

M. Collenette: Je pense que c'était un employé de l'administration aéroportuaire. Je vous fournirai cette information. Il s'agissait peut-être d'un employé de l'exploitant, Shell Aerocentre en l'espèce, sous contrat avec le GTAA. Nous vous fournirons cette précision.

Il y a eu une faille en matière de sécurité de l'aviation immédiatement après le 11 septembre, alors que nous nous occupons en priorité des principales aéroports et de tous les passagers en oubliant ces opérations accessoires, comme il s'en trouve à Ottawa et dans tous les grands aéroports. Même les petits aéroports du pays, comme Gander ou Stephenville, par exemple, disposent de ces centres privés.

Les caractéristiques des appareils et des employés y sont généralement bien connues. Nous considérons que les risques en matière de sécurité y sont moindres que dans les principaux aéroports. Toutefois, on y a aujourd'hui renforcé la sécurité.

Le sénateur Meighen: Dans le cas des nouveaux aéroports en cours de construction, à Toronto et à Ottawa, par exemple, savez-vous si le ministère a pris des mesures particulières pour mettre en

accommodate technology such as vapour detectors for baggage? In terms of the new airports where construction has not started yet, are there any requirements for new design features that your department is insisting on in the light of the experiences that we have all been through?

Mr. Collenette: Absolutely. In the cases of Ottawa and Pearson in Toronto, the large international airports, there was already a provision being made in their capital plans to ensure that they had the appropriate space for this extra equipment. In the case of existing airports, there will have to be modifications made. That is one of the reasons it takes time to get this equipment up and running.

I am surprised that we are ahead of our plan in getting a lot of the explosive detection systems in place. You may have noticed that, as of the end of September, passengers are not required to turn on their cell phones or laptop computers. We changed the regulation by virtue of the fact that the EDS equipment is, by and large, installed at all airports.

Mr. Collenette: He said 56 airports, covering a large number of people. We are in a period of transition. However, in answer to your question, new airports must make accommodation for any new equipment, and they are. The existing airports are making changes before it is installed.

Senator Meighen: What about the priority of baggage checking, an area to which not much attention was paid prior to September 11 because the assumption always was that a hijacker would blow himself up? You might now be able to get a bag on, although Canada has been ahead in terms of insisting that passengers travel with their bags, ahead of the U.S. Checking baggage that is checked appears, from the testimony that we have heard, to be a bit behind the requirements we would like. What about the insistence on vapour detection machines, and so on?

Mr. Collenette: First, as I said in my speech, under ICAO's rules, we are moving to where all baggage is screened by 2006. Canada was ahead of many jurisdictions, including the United States, as a result of the Air India bombing, in terms of the matching on international transborder flights. We are now extending that to domestic flights, and we are increasing the amount of baggage checked as quickly as we can. Much of that depends on the systems that are put in place to do that.

Senator Banks: May I say how good Mr. Elliott has been before us.

Mr. Collenette: Having read his testimony last night before I went to bed, I can tell you that I agree.

oeuvre des techniques comme celles des détecteurs de vapeur pour les bagages? Pour ce qui est des nouveaux aéroports dont on n'a pas encore commencé la construction, est-ce que votre ministère insiste pour que l'on incorpore de nouvelles caractéristiques au stade de la conception du projet compte tenu des expériences que nous avons pu faire?

M. Collenette: Certainement. Dans le cas des gros aéroports internationaux d'Ottawa et de Pearson, à Toronto, on a d'ores et déjà prévu de faire des investissements pour abriter le matériel supplémentaire dans des locaux appropriés. Pour ce qui est des aéroports existants, il conviendra d'apporter des modifications. C'est l'une des raisons pour lesquelles il faut du temps pour mettre ce matériel en exploitation.

Je suis surpris de voir que nous sommes en avance sur notre échéancier pour ce qui est de la mise en place du matériel de détection des explosifs. Vous avez peut-être remarqué que depuis la fin septembre, les passagers ne sont pas tenus de mettre en marche leurs téléphones cellulaires ou leurs ordinateurs portables. Nous avons modifié la réglementation pour tenir compte du fait que le matériel de détection des explosifs est dans une large mesure installé dans tous les aéroports.

M. Collenette: On a parlé de 56 aéroports, qui accueillent un grand nombre de personnes. Nous sommes dans une phase de transition. Toutefois, pour répondre à votre question, des locaux doivent pouvoir abriter le nouveau matériel dans les nouveaux aéroports, et c'est ce que l'on fait. Les aéroports existants procèdent à des modifications avant l'installation du matériel.

Le sénateur Meighen: Quelle est la priorité accordée à la vérification des bagages, un domaine auquel on n'accordait pas une grande attention avant le 11 septembre parce que l'on partait systématiquement du principe que la personne voulant faire exploser l'avion sauterait alors avec les autres? On pourrait aujourd'hui faire passer un bagage même si le Canada a pris de l'avance en insistant pour que les passagers voyagent avec leurs bagages, contrairement aux formalités d'enregistrement des bagages aux États-Unis qui nous apparaissent, d'après les témoignages que nous avons entendus, quelque peu à la traîne par rapport à ce que l'on pourrait souhaiter. Insiste-t-on, par exemple, pour que des machines de détection des vapeurs soient installées?

M. Collenette: Tout d'abord, comme je l'ai déclaré dans mon allocution, nous nous engageons en vertu des règles de l'OACI à ce que tous les bagages soient contrôlés en 2006. Le Canada était en avance sur de nombreux pays, y compris les États-Unis, du fait de la bombe placée dans l'appareil d'Air India, pour ce qui est du contrôle des vols internationaux. Nous étendons aujourd'hui cette procédure aux vols intérieurs et nous augmentons aussi vite que nous le pouvons le pourcentage de bagages faisant l'objet d'un contrôle. Cela dépend en grande partie des systèmes mis en place à cet effet.

Le sénateur Banks: Laissez-moi dire que nous nous félicitons que M. Elliott soit venu témoigner ici.

M. Collenette: J'ai lu son témoignage hier soir avant d'aller me coucher et je peux vous dire que je suis bien d'accord.

Senator Banks: He has been helpful to us.

We have been asking him some questions that contain some political aspects, and as such he has not been able to satisfy me. It is the question that Senator Wiebe and Meighen raised and to which you referred to earlier when you said we are moving along with the screening of checked baggage as quickly as we can.

As I said to Mr. Loeppky, who appeared earlier, those Canadians who are sufficiently insomniac to have been following this committee meeting on CPAC or otherwise would have begun by now to share some of our frustrations with the alacrity with which that happened, and the odious comparison — and all comparisons are odious — between our achievement to those ends and that of the United States.

Let us assume for the purpose of my question that we agree more or less with the United States, or they agree with us, that the screening of checked baggage needs to be made more complete than it has until now. They will have substantially achieved that in most of their airports, if our information is correct, by next month. There will be some airports in which they have not, and their congressional inquiries have been assured that those things will be fixed by, at the outside, 2004.

Our aimed at a date is the 2006 date contained in the international convention. Obviously, we are closer to the Americans than we are to Ecuador or Spain and have more interest in ensuring that our trade and the movement of people across the border are efficacious.

To what would you attribute, whether it is Canadian prudence or American cowboymanism, that they set as a target 2003 and we have agreed to a target of January 2006?

Mr. Collenette: The ICAO recommendation is 2006. We are living within that. If we want to talk about the difference between Canadians and Americans, we are always a bit more cautious. We have accepted the ICAO target.

The Americans did put December 31, 2002, as their completion date. As you rightly point out, the Department of Homeland Security legislation that just passed Congress has extended the date to 2003. Frankly, I will believe it when I see it because the U.S. has such a complex system. They may not yet achieve that, and they may have to have an extension. Rather than our setting deadlines that we cannot meet, we are setting a deadline that we know we will meet, and I think we will probably be ahead of that deadline.

I am surprised at the rate this equipment has come on stream, especially when people have said that there will be such a call on it that we will not get it deployed fast enough. That has not been the case with us. We are ahead of schedule, and it is not inconceivable that we will come in at the same time as the U.S.

Senator Banks: That would be lovely.

Le sénateur Banks: Il nous a été bien utile.

Nous lui avons posé quelques questions ayant un contenu politique et, de ce fait, il n'a pas pu nous répondre comme je le souhaitais. Il s'agit de la question soulevée par les sénateurs Wiebe et Meighen et à laquelle vous vous êtes référé tout à l'heure en nous disant que nous accélérions dans toute la mesure du possible la mise en place du contrôle des bagages enregistrés.

Comme je l'ai indiqué à M. Loeppky, qui a comparu précédemment, les Canadiens qui sont suffisamment insomniaques pour avoir suivi les délibérations de notre comité sur la chaîne parlementaire ou ailleurs commencent désormais à partager nos frustrations compte tenu de toute cette mauvaise volonté et des comparaisons odieuses — toutes les comparaisons sont odieuses — entre ce que nous avons réalisé jusqu'à présent et ce que font les États-Unis.

Supposons ici que nous soyons plus ou moins d'accord avec les États-Unis, ou qu'ils soient d'accord avec nous pour dire que le contrôle des bagages enregistrés doit être plus complet qu'à l'heure actuelle. Si nos renseignements sont exacts, ils seront pratiquement prêts le mois prochain dans la plupart de leurs aéroports. Il restera quelques aéroports à équiper et les enquête effectuées par le Congrès ont permis de s'assurer que tout serait réglé au plus tard en 2004.

Nous visons 2006, soit la date prévue par la convention internationale. Nous sommes évidemment plus proches des États-Unis que de l'Équateur ou de l'Espagne et nous avons davantage intérêt à ce que les marchandises et les personnes puissent traverser facilement cette frontière.

Par conséquent, doit-on selon vous attribuer à la prudence canadienne ou à l'impétuosité américaine le fait qu'ils se soient fixé 2003 et que nous nous sommes entendus sur la date de janvier 2006?

M. Collenette: L'OACI recommande 2006. Nous nous conformons à cette date. Pour ce qui est de la différence entre le Canada et les États-Unis, nous sommes toujours un peu plus prudents. Nous avons accepté l'objectif fixé par l'OACI.

Les Américains se sont effectivement donnés jusqu'au 31 décembre 2002 pour terminer cette opération. Comme vous le faites justement remarquer, le Congrès vient de reporter cette date à 2003 en adoptant la récente loi sur le Department of Homeland Security. Je vous avoue que j'attends de le voir pour le croire parce que le système des États-Unis est bien compliqué. Il est possible qu'ils ne parviennent pas à respecter ce délai et qu'il leur faille le prolonger. Plutôt que de nous donner des délais impossibles, nous nous sommes fixé un délai que nous savons pouvoir respecter, et je pense que nous allons probablement le devancer.

Je suis surpris par le rythme d'installation de ce matériel, surtout compte tenu du fait qu'on nous avait avertis qu'il y aurait une telle demande qu'on ne pourrait pas nous approvisionner suffisamment vite. Ce n'est pas ce qui s'est passé dans notre cas. Nous sommes en avance sur notre échéancier et on peut très bien penser que nous serons prêts en même temps que les États-Unis.

Le sénateur Banks: Ce serait merveilleux.

Mr. Collenette: We do work with the U.S. There is a history of great cooperation on the aviation front between Transport Canada and the U.S. DOT and the FAA. That is why I think that, of all the departments, right from the moment the FAA informed us that they were closing the skies, we were able to respond in a seamless fashion — the systems, the procedure and the trust were there, going back 50 or 60 years.

Senator Banks: Is there any money impediment to our arriving at those goals sooner rather than later?

Mr. Collenette: No.

Senator Banks: Is all the money that is needed available?

Mr. Collenette: The \$2.2 billion that has been appropriated for CATSA using the security charge assumes that it will be spent within a certain period of time, but there is flexibility within the system to bring expenditures forward. That is a question of getting money re-profiled within the five-year envelope. Money will not be a consideration.

Senator Banks: You have had a great deal to do with CATSA. I should like you to speak to us about CATSA and expound on it. It is, for all intents and purposes, a creature of Transport Canada, and language like that has been used in presentations that have been made to us. They report to you.

Mr. Collenette: Technically, it is a creature of Parliament. It is a Crown corporation. I am responsible for that Crown corporation in Parliament, but it operates at arm's length and on a day-to-day basis. For example, the CEO, who just came before your committee last week, was chosen by the board of directors without recourse to me or anyone else at Transport Canada. That was an arm's-length process. Where it is not arm's-length is the fact that CATSA gets its security marching orders from the Minister of Transport.

Senator Banks: Do you have an ongoing, overarching memorandum of undertaking or understanding or agreement between Transport Canada and CATSA that sets out what they do, or are they constrained solely by the act?

Mr. Collenette: No. Mr. Elliott will tell me the exact title of the document that I authorized — in effect, I call it their marching orders — but it is a memorandum of instruction as to what they should do and it mandates them. We recently changed this with respect to the screening of non-passengers and the enhanced security pass system, which I announced awhile ago. This committee had been arguing for that, and which the aviation security committee that we set up also looked at and recommended to us.

Senator Banks: In purely layman's terms, you can instruct CATSA, for all intents and purposes, on what they do within certain constraints?

M. Collenette: Nous collaborons effectivement avec les États-Unis. Il y a une longue tradition de collaboration dans le domaine de l'aviation entre Transports Canada et le ministère des Transports ainsi que la FAA aux États-Unis. C'est pourquoi je pense que, mieux que tout autre ministère, dès que la FAA nous a informé qu'elle interdisait tous les vols, nous avons pu réagir sans aucun heurt — nous disposons des systèmes, des procédures et de la confiance au terme d'une collaboration remontant à une cinquantaine ou à une soixantaine d'années.

Le sénateur Banks: Y a-t-il des questions d'argent qui nous empêchent d'atteindre ces objectifs plus tôt que prévu?

M. Collenette: Non.

Le sénateur Banks: Dispose-t-on de tout l'argent nécessaire?

M. Collenette: Les crédits de 2,2 milliards de dollars qui ont été affectés à l'ACSTA au titre de la sécurité doivent être dépensés sur une certaine période, mais nous disposons d'une marge de manoeuvre au sein du système pour accélérer les dépenses. Il s'agit de redistribuer autrement les crédits à l'intérieur de l'enveloppe prévue sur cinq ans. L'argent ne pose pas de problème.

Le sénateur Banks: Vous avez beaucoup à voir avec l'ACSTA. J'aimerais que vous nous en parliez davantage. C'est en somme un projet qui relève de Transports Canada et c'est ainsi que nous l'ont présenté les gens qui ont témoigné devant nous. Les responsables doivent vous rendre des comptes.

M. Collenette: Théoriquement, ce projet relève du Parlement. Il s'agit d'une société d'État. Je suis responsable de cette société d'État devant le Parlement mais, dans ses activités quotidiennes, elle opère en toute indépendance. Ainsi, son PDG, qui est venu témoigner devant votre comité la semaine dernière, a été désigné par son conseil d'administration sans qu'on fasse appel à moi ou à un responsable quelconque de Transports Canada. C'est un mécanisme qui opère en toute indépendance. Là où l'ACSTA n'est pas indépendante, c'est lorsqu'elle reçoit ses directives en matière de sécurité, que lui fournit le ministre des Transports.

Le sénateur Banks: Avez-vous signé un protocole d'accord ou une entente générale avec Transports Canada et l'ACSTA établissant ce qu'ils doivent faire, ou est-ce que leur action relève uniquement des dispositions de la loi?

M. Collenette: Non. M. Elliott va me donner le titre exact du document que j'ai autorisé — je parle en fait d'ordonnances établissant leur mandat — mais il s'agit d'un protocole d'entente fixant leurs instructions et leur mandat. Nous avons récemment modifié ces dispositions en ce qui a trait au contrôle des personnes qui ne sont pas des passagers et au renforcement du système de laissez-passer pour les besoins de la sécurité, que j'ai annoncé il y a quelque temps. Votre comité l'a réclamé et le comité sur la sécurité de l'aviation que nous avons institué s'est lui aussi penché sur la question et nous a recommandé cette procédure.

Le sénateur Banks: Pour parler plus simplement, vous pouvez instruire en somme l'ACSTA pour qu'elle agisse d'une certaine manière dans des limites fixées à l'avance?

Mr. Collenette: All security has the responsibility under the law under the Minister of Transport. It is a question of me signing orders and instructions. In terms of their day-to-day operations, whom they hire and how they discharge that is their responsibility.

Senator Banks: You just referred to a question that we have been addressing with some frustration, as you would have seen if you have read some of the transcripts in our discussions with Mr. Elliott, about where the buck ends. We understand from what you have said that the buck, in terms of airport security and many other things, ends with you. You are where the buck ends as far as airport security is concerned. Am I correct?

Mr. Collenette: All aviation security comes under the Minister of Transport through a number of statutes, primarily; they are not exact.

Senator Banks: We have been asking questions of various witnesses about the efficacy of the number of different agencies that have to do with it. Senator Wiebe referred to the number of ministers that have to do with questions of airport security. Obviously, that is true. However, are you considering convergence for the sake of efficiency and for the sake of breaking down what Mr. Loeppky referred to as "stovepipes" and most of us referred to as "silos" from time to time? When you have silos, there is at least the question of communication. If there are no silos or if a silo gets bigger or fatter, the question of communication, at least theoretically, should lessen. In examining the whole question and starting with what I presume is a clean sheet of paper as regards airport security, are you thinking about the consolidation and convergence of operational responsibility, as opposed to policy responsibility, having to do with airport security?

Mr. Collenette: There has been consolidation with CATSA, in terms of the screening of all passengers and baggage, as well as the screening of non-passengers and the development of the security pass system now. With respect to other departments that operate, they do not operate on a stovepipe basis. Transport Canada is the landlord for all the airports. These are owned by the Crown and operated by Transport Canada in right of Her Majesty. Therefore, if there is any one minister or department that calls the shots, to use your layman's parlance, it is us. We are involved in every decision.

For example, there was some discussion about the designing of customs facilities at Pearson airport and there were issues there. The airport authority wanted to try another approach and look at some form of commingling of passengers, but we were involved with CCRA in the whole determination as to what was appropriate. Therefore, my department leads the coordination, but other line departments, such as Immigration, CCRA and the RCMP, are also involved.

M. Collenette: C'est le ministre des Transports qui est responsable devant la loi de toutes les questions de sécurité. Il m'appartient de signer les ordonnances et les instructions. Les questions d'embauche et d'exploitation quotidienne relèvent de ses responsabilités.

Le sénateur Banks: Vous venez d'évoquer une question, celle du responsable en dernière analyse, qui nous a causé bien des soucis, comme vous avez pu le voir en lisant la transcription de nos discussions avec M. Elliott. D'après ce que vous venez de nous dire, nous croyons comprendre que c'est vous le responsable en dernière analyse en matière de sécurité des aéroports et dans bien d'autres domaines. C'est vous qui êtes responsable en fin de compte de la sécurité des aéroports. C'est bien ça?

M. Collenette: Toutes les questions liées à la sécurité de l'aviation relèvent du ministre des Transports au terme d'un certain nombre de lois, mais il y a parfois matière à interprétation.

Le sénateur Banks: Nous avons interrogé différents témoins au sujet de l'efficacité d'un certain nombre d'organismes qui s'occupent de la question. Le sénateur Wiebe a parlé de différents ministres ayant des compétences en matière de sécurité des aéroports. C'est bien vrai. Toutefois, est-ce que vous cherchez à coordonner les services pour plus d'efficacité et pour éviter ce que M. Loeppky a qualifié de «chasses-gardées» et qu'il nous arrive pour la plupart d'appeler des «cloisonnements»? En présence de cloisonnements, il y a au minimum un problème de communication. En l'absence de cloisonnements ou à l'intérieur d'un service qui prend toute la place, la question de la communication, du moins théoriquement, devrait moins se poser. Lorsque vous vous penchez sur toute cette question en remettant à plat, j'imagine, tout ce qui concerne la sécurité des aéroports, envisagez-vous une consolidation et un regroupement des responsabilités opérationnelles, par opposition aux responsabilités de police, en ce qui a trait à la sécurité des aéroports?

M. Collenette: Il y a aujourd'hui un regroupement au sein de l'ACSTA pour ce qui est du contrôle de l'ensemble des passagers et des bagages ainsi que du contrôle des non-passagers et de la mise en place du système de laissez-passer de sécurité. Avec les autres ministères, il n'y a pas de cloisonnements. Transports Canada est le propriétaire de tous les aéroports. Ils sont la propriété de l'État et ils sont exploités par Transports Canada au nom de Sa Majesté. Par conséquent, s'il y a un ministre ou un ministère qui dirige la manœuvre, pour employer comme vous une expression imagée, c'est bien nous. Nous participons à toutes les décisions.

Ainsi, il y a eu certaines discussions portant sur l'aménagement des services des douanes à l'aéroport Pearson, et des problèmes ont été soulevés. L'administration aéroportuaire voulait essayer une autre façon de procéder et envisageait une certaine forme de regroupement des passagers, mais nous avons entrepris avec l'ADRC de déterminer la solution qui convenait. Par conséquent, la coordination est faite par mon ministère, mais d'autres services opérationnels, comme Immigration, l'ADRC et la GRC, participent eux aussi.

On the area that we can come back and talk about on another day, on marine, we are the lead security agency within the 200-mile limit. That is an area that is much more complicated and that, as you have correctly pointed out, bears further examination, study and action. That is now underway.

Senator Banks: If you were to determine that it was in the best interests of security that there be a national airside access program and resulting pass system, rather than a bunch of regional programs, and I suppose the passes could have different colours but operate on the same technological basis, you could, by virtue of being the landlord, more or less mandate that. Am I right?

Mr. Collenette: Yes. We are not just the landlords but, under the Aeronautics Act, the safety regulator. I wear two hats. One is to enforce the lease, and there are certain things we can do under the lease of the Crown's airports. The Crown does not own Hamilton airport; it is owned by the city of Hamilton. It is becoming a passenger operation with in excess of 500,000 passengers a year. We exert no authority over the lease, but we do exert authority over all safety and security by virtue of that responsibility.

Senator Banks: Having considered the question of passes and airside access and whether they should continue to be issued by individual airport authorities, what is your present view of the question of imposing a national airside access pass regime?

Mr. Collenette: We are introducing a national pass system using biometric technology. That was part and parcel of the announcement I made the other week.

When it comes to air and airport security, whatever we say goes.

Senator Banks: Will that program cover all people who have airside access in all of Canada's 89 airports?

Mr. Collenette: Everyone who has access to a restricted area will come under this pass system.

Senator Smith: I only want to deal with one area, but I should like to give some background on it. Let me say at the outset, Minister Collenette, that your department and you, by virtue of being here today, have been most cooperative with the work of this committee. The same is true of CATSA and the RCMP, who were here earlier today. Both Air Canada's management and union reps have appeared and cooperated fully. CCRA was here some months ago, and there have been other bodies and other experts that have also appeared and helped the work of this committee.

Dans le domaine dont nous viendrons vous reparler un autre jour, celui des opérations maritimes, nous sommes le principal organisme de la sécurité dans la zone des 200 milles. C'est un domaine bien plus complexe qui mérite, comme vous avez eu raison de le faire remarquer, qu'on s'y attarde davantage. C'est ce qu'on est en train de faire.

Le sénateur Banks: Si dans l'intérêt de la sécurité vous en veniez à conclure que nous avons besoin d'un programme national d'accès aux pistes et d'un système de laissez-passer correspondant, plutôt que de devoir s'en remettre à une foule de programmes régionaux, et j'imagine que les laissez-passer pourraient être de couleurs différentes tout en faisant appel aux mêmes techniques, vous pourriez vous attribuer ce mandat compte tenu du fait que vous êtes le propriétaire des installations. Ai-je raison?

M. Collenette: Oui. Nous ne sommes pas simplement les propriétaires, mais nous sommes aussi, aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, le responsable des règlements sur la sécurité. J'ai deux chefs de compétence. Il m'appartient de faire respecter les baux et il y a un certain nombre de choses que nous pouvons faire au titre de la concession du bail des aéroports de l'État. L'État ne possède pas l'aéroport de Hamilton, c'est la ville de Hamilton qui en est propriétaire. Cette installation achemine aujourd'hui plus de 500 000 passagers par an. Nous n'exerçons aucune compétence sur le bail, mais nous en exerçons une sur l'ensemble des questions de sécurité en vertu de cette responsabilité.

Le sénateur Banks: Après avoir examiné la question des laissez-passer et de l'accès aux pistes et de s'être demandé s'il faut que ces laissez-passer continuent à être délivrés par les différentes administrations aéroportuaires, que pensez-vous aujourd'hui de la possibilité d'imposer un régime national de laissez-passer donnant accès aux pistes?

M. Collenette: Nous sommes en train de mettre en place un régime national de laissez-passer faisant appel à des techniques anthropométriques. Cela fait partie intégrante de l'annonce que j'ai faite l'autre semaine.

En matière de sécurité aérienne et aéroportuaire, c'est nous qui décidons.

Le sénateur Banks: Est-ce que ce programme va viser tous les gens qui ont accès aux pistes dans les 89 aéroports du Canada?

M. Collenette: Toutes les personnes pouvant pénétrer dans une zone réglementée devront se conformer à ces dispositions concernant les laissez-passer.

Le sénateur Smith: Je tiens à aborder un sujet, mais il me faut auparavant vous donner quelques explications. Laissez-moi vous dire tout de suite, monsieur le ministre, qu'en vous présentant devant nous aujourd'hui, vous avez fait preuve, ainsi que tous les gens de votre ministère, d'une grande volonté de collaboration avec notre comité. Il en est de même de l'ACSTA et de la GRC, dont les responsables ont témoigné un peu plus tôt aujourd'hui. Les responsables syndicaux ainsi que la direction d'Air Canada ont aussi comparu et se sont montrés très coopératifs. L'ADRC est venue témoigner il y a quelques mois et d'autres organismes ainsi que d'autres spécialistes ont eux aussi comparu afin d'aider notre comité dans ses travaux.

There has been only one public body that has simply refused to attend. I tend to regret this because I am from Toronto, but it is the GTAA. They account for a third of the passenger volume in this country and they raised the spectre that they did not want to discuss security measures in public because it might compromise them. In reality, this has not been an issue whatsoever because whenever there has been slight treading on sensitive areas we have been alerted and common sense prevailed.

I want to quote one sentence from the letter they wrote.

Any discussion you may wish to have with the GTAA on this topic can only occur after the necessary approvals have been obtained from the Attorney General of Canada under the Canada Evidence Act and the Minister of Transport under the Aeronautics Act and the Canadian Air Transport Security Authority Act.

We had a serious and considered opinion written by the Law Clerk of the Senate that says there is absolutely no basis for this whatsoever. We retained a second opinion from John Nelligan, a prominent Ottawa lawyer widely regarded as having a high level of expertise in this area. They both said there is no basis for this whatsoever.

I wish to draw this to your attention, but also to ask you if you can think of any reason why the GTAA would not appear, from a policy perspective. You may want to have Mr. Pigeon comment on the legality, as to whether there is any basis for their trying to avoid it by seeking these approvals that all our experts say are not required.

Mr. Collenette: First, under the auspices of the ground lease with the GTAA, the GTAA is obliged to give the Minister of Transport or his representatives unfettered access at any time without notice. There is no problem from the point of view of Transport Canada with respect to access at Pearson airport, and we have a good relationship.

There is no obligation under the terms of the ground lease that forces the GTAA to allow a third party, meaning anyone other than the Minister of Transport or his immediate staff, to avail themselves of the same privileges.

Far be it from me to speak to the GTAA. Perhaps you and Senator Kenny can correct the record, but it was my understanding that the committee contacted the GTAA to go to the airport for an examination similar to the ones given in Montreal and Vancouver. They said they felt, in the interest of security, that this was not to their liking. Instead, I believe they offered to come and testify to the committee. I think that did not sit well with the committee and, therefore, the briefing did not happen.

Il n'y a qu'un seul organisme public qui a tout simplement refusé de comparaître. Je le regrette plutôt, puisque je suis originaire de Toronto. Il s'agit de l'Administration des aéroports de la collectivité urbaine de Toronto, la GTAA. Cette administration assure le tiers du trafic des passagers dans notre pays et elle a dit ne pas vouloir discuter des mesures de sécurité en public pour ne pas en affaiblir l'efficacité. En réalité, la question ne se pose pas vraiment parce que chaque fois que risquent d'intervenir des questions de confidentialité, nous en avons pris conscience et le bon sens a prévalu.

Je vais vous citer un passage de la lettre que nous a fait parvenir cette organisation.

Si vous voulez vous entretenir de cette question avec la GTAA, il vous faudra au préalable obtenir les autorisations nécessaires du procureur général du Canada en vertu de la Loi sur la preuve au Canada et du ministre des Transports aux termes de la Loi sur l'aéronautique et de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Dans un avis autorisé et rédigé avec soin, le légiste du Sénat nous dit que cette façon de procéder n'est absolument pas justifiée. Nous avons demandé un deuxième avis à John Nelligan, un avocat réputé d'Ottawa dont les compétences sont largement reconnues dans ce domaine. Tous deux nous ont dit que rien ne justifiait cette procédure.

Je tiens à attirer votre attention sur cette question, mais aussi à vous demander s'il peut être justifié selon vous, sur le plan de l'élaboration des politiques, que la GTAA ne compare pas. Vous pourriez peut-être demander à M. Pigeon de s'expliquer sur la légalité de cette façon de procéder et de nous dire s'il peut être justifié d'essayer d'éviter cette comparaison en demandant toutes ces autorisations inutiles aux yeux de tous les spécialistes que nous avons consultés.

M. Collenette: Pour commencer, aux termes du bail passé avec la GTAA au sujet du terrain, cette dernière est tenue, sans préavis, d'accorder au ministre des Transports ou à ses représentants un accès illimité à ses installations. Transports Canada n'a aucune difficulté à accéder à l'aéroport Pearson et nous entretenons de bonnes relations.

Rien n'oblige la GTAA, en vertu du bail s'appliquant au terrain, d'autoriser un tiers, soit une autre personne que le ministre des Transports ou ses collaborateurs immédiats, à s'arroger les mêmes privilèges.

Je ne veux pas parler à la place de la GTAA. Vous-même ou le sénateur Kenny pourrez me corriger, mais j'ai cru comprendre que votre comité a contacté la GTAA afin de se rendre à l'aéroport et de procéder à un examen semblable à celui qui a été fait à Montréal et la Vancouver. Les responsables ont fait état de leur désaccord dans l'intérêt de la sécurité. Ils ont choisi plutôt de venir témoigner devant votre comité. Je crois que votre comité a mal pris la chose et que par conséquent cette réunion n'a pas eu lieu.

The Chairman: To correct the record there, minister, they were then invited to a formal hearing. When they offered to do that, they were then invited to a formal hearing that week.

Mr. Collenette: Did they not come?

The Chairman: They refused. They also refused to meet with the chair privately.

Mr. Collenette: In this case, we believe that they exercised their right to not come to the committee. I am prepared to take it up with the GTAA, but they have no legal obligation to appear under the auspices of the ground lease. My officials and I, as the minister responsible, are those who can answer questions regarding security operations at the airport.

I will undertake to explore this issue more fully and get back to you to ensure that you are satisfied. Certainly, all things being equal, the largest airport authority in the country would want to cooperate with Parliament and government.

I will get to the bottom of it.

Senator Smith: We could subpoena them. If they did not attend, they would be in contempt of Parliament. We have not wanted to go that far. We were disappointed that it would have to come to that. However, we will provide Mr. Pigeon with all the correspondence.

The Chairman: In fairness, Senator Smith, the matter is academic. We had witnesses come from Air Canada, the unions, the pilots association and a variety of other places who answered all of our questions.

Senator Smith: Perhaps it is.

The Chairman: It is more for the record.

Senator Day: They did talk, Mr. Minister, of the Aeronautics Act. I have a copy of the section of the Aeronautics Act here. Subsection 4.8(1) states the following:

No person other than the Minister shall disclose to any other person the substance of any order that has been made by the Minister under subsection 4.3.

They seem to be hiding behind the Aeronautics Act. Did the minister make an order under section 4.3 that would preclude the Greater Toronto Airport Authority from coming to a committee meeting?

Mr. Collenette: My understanding is that under the ground lease their only obligation with respect to disclosure on security matters is to the Minister of Transport or his representatives, not to a third party. I do not know if Mr. Pigeon would like to clarify that. He is the lawyer.

[Translation]

Senator Day: Is there an order from the minister?

Le président: Pour qu'il en soit pris acte, je vous précise, monsieur le ministre, qu'ils ont alors été invités à comparaître lors d'une séance officielle. Lorsqu'ils ont fait cette proposition, on les a invités à comparaître lors d'une séance officielle.

M. Collenette: Ils ne sont pas venus?

Le président: Ils ont refusé. Ils ont aussi refusé de rencontrer le président en privé.

M. Collenette: Nous considérons que dans ce cas ils ont exercé leur droit de ne pas se présenter devant le comité. Je suis prêt à en parler avec la GTAA, mais ses responsables n'ont aucunement l'obligation de comparaître en vertu du bail s'appliquant au terrain. Mes collaborateurs et moi-même, en tant que ministre responsable, sommes les personnes chargées de répondre aux questions en ce qui a trait à la sécurité dans les aéroports.

Je vais suivre ce dossier et je reprendrai contact avec vous pour m'assurer que l'on vous donne satisfaction. Tout bien considéré, il est évidemment souhaitable que la principale administration portuaire au pays collabore avec le Parlement et le gouvernement.

Je vais éclaircir cette affaire.

Le sénateur Smith: Nous pourrions les citer à comparaître. S'ils refusaient d'assister, ils seraient accusés d'outrage au Parlement. Nous n'avons pas voulu aller jusque là. Nous avons été déçus par le déroulement de cette affaire. Nous ne manquerons pas, cependant, de remettre à M. Pigeon toute la correspondance.

Le président: Je vous avoue sénateur Smith, que ce n'est qu'une question d'école. Nous avons entendu des témoins d'Air Canada, des syndicats, de l'association des pilotes et de bien d'autres organisations qui sont venus répondre à toutes nos questions.

Le sénateur Smith: C'est possible.

Le président: C'est surtout pour que l'on en prenne acte.

Le sénateur Day: Ces responsables se sont effectivement réclamés, monsieur le ministre, des dispositions de la Loi sur l'aéronautique. J'ai ici un exemplaire de cette loi. Le paragraphe 4.8(1) dispose:

Seul le ministre peut communiquer la teneur des arrêtés qu'il prend au titre du paragraphe 4.3(2).

Il semble qu'ils prennent prétexte de la Loi sur l'aéronautique. Est-ce qu'en vertu des dispositions de l'article 4.3, le ministre a pris un arrêté empêchant l'administration aéroportuaire de la collectivité urbaine de Toronto de se présenter à l'une des séances de notre comité?

M. Collenette: Je crois savoir qu'en vertu du bail s'appliquant au terrain, elle n'est tenue de divulguer ses agissements en matière de sécurité qu'au ministre des Transports ou à ses représentants, et non pas à un tiers. Je ne sais pas si M. Pigeon pourrait vous en dire davantage. C'est lui l'avocat.

[Français]

Le sénateur Day: Est-ce qu'il y a un ordre du ministre?

Mr. Pigeon: I am aware that the minister has set regulating orders. On the basis of the bail, I think the minister was right in what he said. With respect to section 4.8, that covers an order from the minister, there exist minister's orders for the Department of Transport. It means there are laws, regulations and minister's orders, as well as what is called "Aviation Security Measures."

When the committee had asked for the "Aviation Security Measures," there were objections raised to the committee. I think it was the basis for discussion.

[English]

There was a discussion regarding whether the witnesses were free to disclose aviation security measures given the existence of section 4.8(1). At least, I understood the discussion to be in that context.

The Chairman: It is unfair to ask Mr. Pigeon these questions without having the benefit of the testimony that we had from Mr. Audcent.

Senator Day: I am ignoring their testimony. I was wondering if there were an order. If the minister made an order, that is the end of it.

The Chairman: No, it is not. If you follow the advice that we got earlier this morning, the Parliament of Canada Act trumps that.

Senator Day: I do not think we need to get into balancing the Parliament of Canada Act versus this or that. I was trying to understand why the GTAA would come to the conclusion that they could not appear by virtue of the Aeronautics Act.

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Department of Transport Canada: The security measures, when issued by or on behalf of the minister do contain a prohibition from disclosure. However, there has been no order by the minister that would indicate to any witness that he or she could not come and talk about security issues to a Senate committee or elsewhere. There are provisions in the Aeronautics Act and in the security measures themselves that indicate that individuals should not provide details of those measures.

Senator Day: However, there is nothing that says that they cannot appear. It is one thing is to come —

Mr. Collette: I have no jurisdiction over them to say that they cannot appear. One of the senators was talking about the potential of a subpoena. On the other hand, the Government of Canada has no legal right under the terms of the lease to order that a third party go to Pearson airport and go through the facilities.

Senator Day: We understand that.

M. Pigeon: Je suis au courant que le ministre a émis des ordonnances réglementaires. Sur la base du bail, je pense que le ministre a tout à fait raison de dire ce qu'il a dit. En ce qui a trait à l'article 4.8, qui parle d'une ordonnance du ministre, il existe des ordonnances du ministre au ministère des Transports, c'est-à-dire qu'il y a la loi, des règlements, des ordonnances du ministre, et ce qu'on appelle les «Aviation Security Measures».

Lorsque le comité avait demandé qu'on produise les «Aviation Security Measures», il y a eu des objections faites devant le comité. Je pense que c'était à la base de la discussion.

[Traduction]

Il y a eu une discussion pour savoir si les témoins étaient libres de divulguer les mesures prises en matière de sécurité de l'aviation étant donné l'existence du paragraphe 4.8(1). Du moins, c'est dans ce cadre que j'ai placé la discussion.

Le président: Il n'est pas juste de poser à M. Pigeon ces questions sans pouvoir s'appuyer sur le témoignage que nous a donné M. Audcent.

Le sénateur Day: Je ne tiens pas compte de ces témoignages. Je me demandais s'il y avait un arrêté. Si le ministre a pris un arrêté, ça s'arrête là.

Le président: Non, pas du tout. Si vous suivez l'avis donné plus tôt ce matin, la Loi sur le Parlement du Canada a préséance.

Le sénateur Day: Je ne pense pas qu'il nous faille nous demander si la Loi sur le Parlement du Canada prime par rapport à telle ou telle autre disposition. J'essayais de comprendre pour quelle raison la GTAA en était arrivée à la conclusion qu'elle ne pouvait pas comparaître en vertu des dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports Canada: Lorsqu'elles sont délivrées par un ministre ou en son nom, les mesures de sécurité interdisent bien toute divulgation. Toutefois, le ministre n'a pris aucun arrêté pouvant laisser croire à un témoin qu'il ne doit pas se présenter devant un comité sénatorial ou devant une autre instance sur des questions de sécurité. Certaines dispositions de la Loi sur l'aéronautique et des mesures de sécurité elles-mêmes précisent que ces personnes ne doivent pas donner le détail de ces mesures.

Le sénateur Day: Toutefois, rien ne dit qu'elles ne peuvent pas comparaître. C'est une chose...

M. Collette: Je n'ai pas compétence pour leur dire qu'elles ne peuvent pas comparaître. L'un des sénateurs a évoqué l'éventualité d'une citation à comparaître. Par contre, le gouvernement du Canada n'a aucunement le droit en vertu du bail d'ordonner qu'un tiers puisse se rendre à l'aéroport Pearson et visiter les installations.

Le sénateur Day: Nous en convenons.

Mr. Colletette: Rather than getting bogged down in the detail of this, we should perhaps try to resolve the issue with the GTAA. Perhaps there has been some misunderstanding on their part, or your part, as to what should or should not have been done.

Senator Smith: Put aside legal terms, in which I do not mind talking because I have been a lawyer for many years, we have had uncooperative vibes from them, and we find that very disappointing.

Senator Banks: To finish the point, and I will stop after this, we did not ask them to come here in terms of the ground lease. They refused to come here not knowing what questions we might ask. It may well be that when they came here they might have found some questions that they would be unable to answer for one reason or another. No one suggested that you, minister, should order him or her to come here. That is not the point.

As Senator Day said, they are hiding behind those acts as though you had prohibited them or that they were prohibited from coming here. When someone comes here in answer to a request, or as we would rather not, a subpoena, they are perfectly free to call to our attention that it might not be in the national interest that they should answer a particular question. However, that does not allow them not to come here and hear what the questions might be.

Mr. Colletette: I think, senator, that are you absolutely right. The issue is not one of attendance from their point of view, but one on substance. They are correctly saying that if they attend they are not at liberty to disclose any of the security regulations made by the Minister of Transport unless I agree to that disclosure, to which I would not agree in certain circumstances. However, that does not stop them from talking to you in a general sense about what has happened at the airport. We will try to sort it out for you.

Senator Banks: Thank you. Have we asked that a copy of Mr. Audcent's opinion be made available to Mr. Pigeon?

The Chairman: It is to be shared with Mr. Pigeon before he is asked to comment on the issue.

Senator Meighen: There seems to be some confusion. I think that Mr. Elliott has heard this analogy. We are not likely to ask for the keypad code for entry to a room. We might ask whether there is a keypad that has to have the right code in order to gain access.

Mr. Colletette: I can answer you. Yes. There has to be to secured areas.

Senator Meighen: You might mention when you are talking to the GTAA that that is the nature of our question. Is there security in certain areas, and what form may it take. You do not have to tell us there are 14 plainclothes officers stationed at such and such place, and details like that. No member of the committee will

M. Colletette: Plutôt que de nous laisser obnubiler par les détails, nous devrions peut-être essayer de résoudre la question avec la GTAA. Il y a peut-être eu un malentendu de sa part ou de la nôtre sur ce qu'il convient de faire.

Le sénateur Smith: En laissant de côté la question de droit, que je n'ai pas peur d'aborder parce que voilà de nombreuses années que je suis avocat, on a le sentiment que ces responsables ne veulent pas collaborer, ce qui nous déçoit beaucoup.

Le sénateur Banks: Pour en terminer avec le sujet, et je n'en dirai pas plus, nous ne leur avons pas demandé de comparaître en vertu du bail s'appliquant au terrain. Ils ont refusé de se présenter devant nous sans connaître à l'avance les questions que nous pourrions leur poser. Il se peut très bien qu'une fois ici on leur pose des questions auxquelles ils ne peuvent pas répondre pour une raison ou pour une autre. Il n'est venu à l'idée de personne, monsieur le ministre, que vous puissiez leur ordonner de se présenter ici. La question n'est pas là.

Comme vient de le dire le sénateur Day, ils s'abritent derrière les dispositions de ces lois en faisant comme si vous leur aviez interdit ou comme s'il leur était interdit de se présenter devant nous. Lorsque quelqu'un se présente ici devant nous à la suite d'une demande ou, ce que nous cherchons à éviter, d'une citation à comparaître, il a tout à fait le droit d'attirer notre attention sur le fait qu'il n'est peut-être pas dans l'intérêt national de répondre à telle ou telle question. Cela n'autorise pas pour autant ces responsables à refuser de comparaître et d'entendre les questions que nous sommes susceptibles de leur poser.

M. Colletette: Sénateur, je pense que vous avez tout à fait raison. De leur point de vue, il ne s'agit pas d'une question de comparution, mais d'une question de fond. Ils affirment à bon droit que s'ils comparaissent ils ne sont pas libres de divulguer tout règlement pris en matière de sécurité par le ministre des Transports à moins que j'accepte cette divulgation, ce qui est exclu dans certains cas. Cela ne les empêche pas, toutefois, de s'entretenir avec vous de manière générale de ce qui s'est passé dans l'aéroport. Nous nous efforcerons de débrouiller ce dossier à votre intention.

Le sénateur Banks: Merci. Avons-nous demandé que l'on remette à M. Pigeon un exemplaire de l'avis de M. Audcent?

Le président: Il convient que M. Pigeon en prenne connaissance avant qu'on sollicite ses commentaires sur la question.

Le sénateur Meighen: Il semble qu'il y ait une certaine confusion. Je pense que M. Elliott a entendu parler de cette analogie. Nous n'allons vraisemblablement pas demander le code d'accès numérique à une pièce donnée. Nous demanderons plutôt s'il y a un clavier permettant de taper le bon code numérique afin d'avoir accès à la pièce.

M. Colletette: Je peux vous répondre. Oui, il faut qu'il y ait des zones à accès protégé.

Le sénateur Meighen: Vous pourriez faire savoir à la GTAA, lorsque vous parlerez avec ses responsables, que telle est la nature de notre question. Est-ce que certaines zones sont sécurisées, et sous quelle forme. Ils n'ont pas besoin de nous révéler que 14 agents en civil sont stationnés à tel ou tel endroit et autres

ask those questions. If such questions do arise, we would certainly expect them to say that they cannot reveal that. However, to reveal things in the public domain, generally speaking, and to reveal steps that have been taken to improve security at their airport does not seem to us to be a matter of national security.

Mr. Collenette: I agree. We could probably give you those answers anyway, to save you the aggravation.

Senator Forrestall: Minister, you could probably clear up a lot of these problems if you would rewrite that act. It is now 70-some-odd years old.

Mr. Collenette: Which act is this?

Senator Forrestall: The act that you hide so many things behind, the Aeronautics Act.

Mr. Collenette: We have amended it a number of times since September 11.

Senator Forrestall: There are so many amendments, but you do not write a new act. You will not write a new act. I do not want an answer to this; it is a comment and an observation.

Mr. Collenette: I can say on that particular point, Senator Forrestall, that we are now consulting with stakeholders for some considerable amendments to the act, but we did amend the act in Bill C-44 and in Bill C-42, which became Bill C-55, which is now Bill C-17. It is my intention to seek cabinet's approval for a more generic makeover of the act in the New Year, which means that a new bill will come forward next fall.

Senator Forrestall: That would eliminate many of these problems. Everything stems from the old Canadian National Railways Act, having to do with appropriation, a lot of other little niches of law that are comfortably hidden. We have no ulterior motive except to serve the people we represent, the same as your motivation. We are here to try to be frank and honest with the people we represent.

I have questions relating to a couple of areas — extra airport land, approaches and takeoff patterns, the dangers of hand-held missile launchers and their potential, along with the high profile they have had recently. That is a profile that started building eight or ten years ago, a warning that has been issued on a regular basis by the United States, Britain and other intelligence agencies for a long time. They are effective. They are inexpensive. They are readily available. I wonder what we are doing with respect to our own airports.

détails de ce genre. Aucun membre de comité ne va poser ce genre de questions. Au cas où l'on poserait une question de ce type, il est bien normal qu'on nous réponde qu'il n'est pas possible de divulguer ce genre de renseignements. Il ne nous apparaît pas, toutefois, qu'en divulguant des choses qui relèvent du domaine public, de manière générale, ainsi que les mesures qui ont été prises pour améliorer la sécurité dans l'aéroport, on remette en cause la sécurité nationale.

M. Collenette: J'en conviens. Nous vous donnerons probablement ces réponses de toute façon, pour éviter de froisser les susceptibilités.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le ministre, vous pourriez probablement remédier à un grand nombre de ces difficultés en adoptant une toute nouvelle loi. Elle date maintenant de 70 ans.

M. Collenette: De quelle loi parlez-vous?

Le sénateur Forrestall: De celle derrière laquelle vous vous abritez si souvent, la Loi sur l'aéronautique.

M. Collenette: Nous l'avons modifiée un certain nombre de fois depuis le 11 septembre.

Le sénateur Forrestall: Il y a eu de nombreuses modifications, mais vous ne vous engagez pas à rédiger une toute nouvelle loi. Vous ne voulez pas adopter une loi nouvelle. Je ne sollicite pas une réponse sur ce point; ce n'est qu'un simple commentaire.

M. Collenette: Sur ce point particulier, sénateur Forrestall, je peux vous dire que nous sommes en train de consulter toutes les parties prenantes afin d'apporter de grosses modifications à la loi, mais nous l'avons effectivement modifiée dans les projets de loi C-44 et C-42, ayant pris par la suite l'intitulé de projet de loi C-55 et aujourd'hui de projet de loi C-17. J'ai l'intention de demander l'autorisation du Cabinet pour procéder à une refonte plus globale de la loi lors de la nouvelle année, ce qui signifie qu'un nouveau projet de loi sera présenté l'automne prochain.

Le sénateur Forrestall: Cela nous évitera un grand nombre de ces problèmes. Tout part de l'ancienne Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, des affectations de crédits et d'un certain nombre de petits créneaux aménagés avec soin dans la loi. Nous ne cherchons qu'à servir la population que nous représentons et vous avez la même motivation. Nous nous efforçons ici d'être honnêtes et de parler franchement au nom de la population que nous représentons.

J'ai des questions à vous poser sur plusieurs sujets — l'agrandissement des terrains des aéroports, la disposition des pistes d'atterrissage et d'envol, et les risques posés par les lance-missiles portatifs et leur potentiel compte tenu de ce que l'on a pu voir récemment. On assiste à une montée en puissance depuis huit à dix ans et des avertissements nous ont été envoyés régulièrement par les États-Unis, la Grande-Bretagne et d'autres services de renseignements, qui connaissent le problème depuis longtemps. Ils sont efficaces, peu coûteux et on peut facilement se les procurer. Je me demande ce que nous faisons en la matière dans nos aéroports.

I recognize the difficulty of trying to police the footprints of taking off and landing aircraft. Are we doing anything about that? How would you describe our concern with respect to this? Is it a pretty low priority or does it warrant being looked at? Have you, for example, thought about whether this is an airport responsibility or whether it is a military responsibility?

Would you share with us some of your views on this if, indeed, you think it is an important matter.

Mr. Collette: It is very important, honourable senators. The incident last week in Kenya really ups the ante, if you will, and it opens up an entirely different front in terms of threats to society.

With respect to the Minister of Transport, I have responsibility for everything to do with the security within an airport perimeter and in the skies. When you talk about outside of the airport, you are then talking about law enforcement agencies of record. In the case of most of the country, it is usually local police or the RCMP acting as the provincial police under an MOU or, in the case of Quebec and Ontario, by the Sûreté du Québec or the Ontario Provincial Police. It is a combination of policing agencies that are involved. Of course, any issue of anti-missile defence would then involve the Department of Defence.

I can tell you what we are doing as a result of last week. We are working now with the other agencies at the federal level, and then there will be discussions at the provincial level to ensure that there is an appropriate response. The appropriate response really has to come from the intelligence field. We have no intelligence available to us that suggests that any facility in Canada is susceptible to a hand-held missile defence. That does not mean to say it could not happen. However, in the kind of society that we live in, we really have to ascertain the risk, otherwise we would, in effect, be living in a very restrictive state. We would have airports in the country manned with anti-missile defences, much as in a theatre of war. That is impractical, expensive and intrusive on a democratic society and the rights of individuals to go freely within the society. There must be a balance there.

We are concerned. We are trying to ascertain whether other measures should be put in place. We have no security assessment to think that we are a target. We are also a part of ICAO's group studying this matter because they referred it on an urgent basis to one of their committees.

Senator Forrestall: Do we have representation?

Mr. Collette: Yes. We are a big player at ICAO. I believe it is a case where we can brag. Canada is the world leader in aviation security. We have an incredible responsibility. We are a big player in the world, not just because we have many people that use civil aviation, but because we are the regulator of our airspace, which is overflowed by flights to and from the U.S., which is the biggest market, to Europe and to Asia. Plus, of course, along with the British, we have total and absolute authority on the North

Je sais bien qu'il est difficile de surveiller tous les aéronefs au décollage et à l'atterrissage. Que faisons-nous dans ce domaine? Jusqu'à quel point êtes-vous préoccupé par ce problème? Est-ce que ce n'est pas très urgent ou faut-il s'en occuper? Avez-vous réfléchi, par exemple, pour savoir si cette question relève de la responsabilité des aéroports ou de l'armée?

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de la question et si vous la jugez en fait importante.

M. Collette: Elle est très importante, honorables sénateurs. L'incident qui est survenu la semaine dernière au Kenya a fait monter les enchères, pourrait-on dire, et nous a placés en face d'une menace toute nouvelle pour notre société.

En tant que ministre des Transports, j'ai la responsabilité de tout ce qui a trait à la sécurité dans le périmètre des aéroports et dans le ciel. Pour ce qui est des abords de l'aéroport, on fait appel au service de police responsable. Dans la plupart du pays, c'est généralement la police locale ou la GRC agissant à la place de la police provinciale en vertu d'un protocole d'entente ou encore, au Québec et en Ontario, de la Sûreté du Québec ou de la Police provinciale de l'Ontario. Tout un ensemble de services policiers sont impliqués. Bien entendu, à chaque fois qu'il s'agit de faire appel à une défense antimissile, le ministère de la Défense sera impliqué.

Je peux vous dire ce que nous faisons à la suite de l'incident de la semaine dernière. Nous collaborons aujourd'hui avec les autres services au niveau fédéral et il y aura ensuite des discussions au niveau provincial afin de s'assurer que l'on prend des mesures appropriées. Ces mesures appropriées doivent venir en fait des services de renseignements. Nous n'avons aucun renseignement qui nous permette de dire à l'heure actuelle qu'une installation au Canada doit faire l'objet d'une défense contre les missiles portatifs. Cela ne veut pas dire que ça ne se produira pas. Toutefois, dans une société comme la nôtre, il nous faut véritablement évaluer les risques, sinon nous serions obligés en fait de vivre dans un État très répressif. Nous aurions dans notre pays des aéroports équipés de systèmes de défenses antimissiles, un peu comme ça se passe sur un champ de bataille. Ce n'est pas pratique, ça coûte cher et c'est très restrictif dans une société démocratique qui fait la part belle aux droits individuels. Il faut dans ce cas maintenir un certain équilibre.

Nous sommes préoccupés. Nous essayons de voir si nous pourrions mettre en place d'autres mesures. Aucune analyse sur le plan de la sécurité ne nous permet de dire que nous sommes visés. Nous faisons aussi partie du groupe de l'OACI chargé d'étudier cette question pour en référer d'urgence à l'un de ses comités.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que nous y sommes représentés?

M. Collette: Oui. Nous jouons un rôle important au sein de l'OACI. Je crois que nous pouvons nous en vanter. Le Canada est en pointe dans le monde en matière de sécurité de l'aviation. Nous avons une énorme responsabilité. Nous jouons un rôle important dans le monde, non seulement parce que beaucoup de gens chez nous ont recours aux services de l'aviation civile, mais aussi parce qu'il nous appartient de réglementer notre espace aérien, qui est traversé par des vols à destination et en provenance des

Atlantic, which is the world's busiest airspace. That is the reason we were so heavily involved last year when there were 500 planes in the sky at the time the FAA closed the airspace.

We are a big player, we are respected, and we are quite active with ICAO.

Senator Forrestall: I appreciate that very much. I wish you good progress with respect to it.

As to my question relating to baggage detection systems, we were told that the delay in installing the checked baggage detectors was, in part, due to the fact that there are only a few firms in the world manufacturing this equipment and that there is quite a demand for it.

Mr. Elliott explained to us this morning the three-year difference in U.S.-Canadian target dates. He did mention that funding over a period of years, as we have set it up, might encourage the delay.

You are not only suggesting, you were fairly affirmative in your comment that this three-year gap may well not be a gap at all. How could this be when, we understand, about 20-some United States airports are going to be 100 per cent up and running within two or three months' time? Why do you say that when we are still looking at 2006?

Mr. Collenette: I have no information to confirm what you have asserted is correct about the Americans. In fact, my suspicion is that their target of December 31, 2002, was overly ambitious. I mentioned that to my officials and that has since been borne out by the 2003 deadline. It is not inconceivable that they may not need that deadline.

As far as we are concerned, we will meet it as quickly as we can acquire and deploy the equipment. As I said to you earlier, I am quite surprised by the way in which we have been able to install much of this equipment across the country at 55 of the largest airports. That was certainly ahead of schedule and ahead of what was predicted one year ago, when everyone was talking about the scarcity of this equipment.

Again, I would rather comment on Canada than on the U.S., but I am sure that we will not be too far off target with them. In fact, it is not inconceivable that we could come in ahead of the Americans. As Canadians, we just do not set artificial deadlines that we then have to change.

Senator Forrestall: Minister, could I just pick up on one other thread. We have not pursued any evidence of, had any evidence of or called upon any witnesses to talk about the causes for the fears

États-Unis, le plus gros marché, ainsi que de l'Europe et de l'Asie. N'oublions pas, bien entendu, qu'en compagnie des Britanniques, nous sommes entièrement et absolument responsables de l'Atlantique Nord, dont l'espace aérien est le plus fréquenté dans le monde. C'est pourquoi nous avons été si fortement impliqués l'année dernière alors que 500 appareils étaient dans le ciel lorsque la FAA a fermé son espace aérien.

Nous jouons un grand rôle, nous sommes respectés et nous sommes très impliqués dans les activités de l'OACI.

Le sénateur Forrestall: J'en suis très heureux. Je vous souhaite de faire d'excellents progrès dans ce domaine.

En rapport avec la question que j'ai posée au sujet des systèmes de détection des bagages, on nous a dit que les retards d'installation des détecteurs de bagages enregistrés étaient dus en partie au fait qu'il n'y avait que quelques entreprises dans le monde qui fabriquaient ce matériel et que la demande était assez forte.

M. Elliott nous a exposé ce matin les raisons de la différence de trois ans entre l'échéancier des États-Unis et celui du Canada. Il a bien mentionné que le mode de financement sur un certain nombre d'années, tel que nous l'avons établi, était susceptible de favoriser ce retard.

Vous ne vous êtes pas contenté de le laisser entendre, vous avez quasiment affirmé que ce décalage de trois ans n'en était peut-être pas un. Comment cela est-il possible puisque nous croyons savoir que dans deux ou trois mois une vingtaine d'aéroports des États-Unis seront équipés à 100 p. 100? Comment pouvez-vous l'affirmer alors que nous en sommes toujours à nous préparer pour 2006?

M. Collenette: Rien ne me confirme que ce que vous me dites au sujet des Américains est exact. En fait, j'ai bien l'impression qu'en fixant leur échéancier au 31 décembre 2002, ils se sont montrés trop ambitieux. Je l'ai indiqué à mes collaborateurs et depuis lors la chose a été confirmée avec le report du délai en 2003. Il n'est pas inconcevable qu'ils ne puissent pas respecter ce délai.

En ce qui nous concerne, nous remplissons nos obligations dès que nous pourrions acquérir et installer le matériel. Je vous le répète, je suis très surpris par la vitesse avec laquelle nous avons réussi à installer une grande partie de ce matériel dans les 55 principaux aéroports du pays. Nous sommes de toute évidence en avance sur notre échéancier et sur nos prévisions de l'année dernière, lorsque tout le monde nous parlait du manque de disponibilité de ce matériel.

Là encore, je préfère parler de la situation canadienne plutôt que de celle des États-Unis, mais je suis sûr que nous ne serons pas très en retard par rapport aux Américains et il est même possible que nous arrivions avant eux à nos fins. Le Canada ne se fixe pas des objectifs artificiels qu'il lui faut ensuite modifier.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le ministre, je vais changer ici de sujet. Nous n'avons entendu aucun témoignage concernant les origines de nos craintes, nous ne les avons pas recherchés et nous

that we have. For example, we will not let the Prime Minister fly, unless it is unavoidable, on commercial aircraft. That is a pretty smart idea.

However, I have some concern that we will let the Deputy Prime Minister fly, we will let you fly, we will let four or five other senior cabinet ministers who are long on experience and who possess capacity and knowledge of current government operations continue to fly on public aircraft.

I have the view, and have had it for some time, that it is far more comfortable for Canadians boarding an aircraft to know that there is not a target onboard. I am not talking about the Peace Tower but I am talking about the likes of your smiling countenance, minister. Very particularly, you know the point that I am trying to make. I am sure you have looked at this question and I am sure it has been studied. Do we lessen the degree to which we reduce the risk for the flying public by asking you ladies and gentlemen to find other means of travel, other than the rail?

Mr. Collenette: Senator, I am overwhelmed at the generosity of your comments and compliments, and I accept them with grace.

I should say that, with respect to the Prime Minister, there is only one Prime Minister and obviously, as the head of government, that individual should only be flown on government aircraft. With respect to the rest of us, there is a great amount of talent within our caucus and, if the unforeseen happened and I was eliminated, I am certain that there would be no lethargy on the part of the Prime Minister to find an equally talented person to take over.

I do think that Canadians, in general, would not be comfortable with the rest of us — ministers — floating around in government aircraft on a regular basis. Also, I have to tell you, as the minister responsible for aviation security, I have no hesitation in travelling on any of our aircraft.

Senator Forrestall: I did not say you did. I said that the people who may have to travel with you might have that fear.

Mr. Collenette: Do you mean that I am a target and therefore they are taking a risk?

Senator Forrestall: Exactly.

Mr. Collenette: It is odd to hear you talk about this because right after September 11, I determined that I would board an aircraft — an Air Canada flight — to go to Halifax, within two days of the events. I wanted to ensure that I was seen at the airport and seen passing through security because I wanted to send a strong message that our security regime was good before September 11, and that it would be even better.

In the weeks after September 11, I heard many comments from people who were quite delighted to see some of my other colleagues and me travelling commercially. They realized that we had faith in our own system. None of us is an undue risk taker in life and none of us wants to make the ultimate sacrifice just for the sake of being a hero, but we believe the system to be safe and

n'avons appelé aucun témoin à nous en parler. C'est ainsi que nous ne laissons pas le premier ministre, à moins que ce soit inévitable, emprunter un vol commercial. C'est tout à fait logique.

Je crains, toutefois, que nous laissions au vice-premier ministre, à vous-même et à quatre ou cinq autres ministres chevronnés qui ont une longue expérience et qui connaissent bien le fonctionnement du gouvernement la possibilité d'emprunter des vols commerciaux.

Je considère, et cela depuis un certain temps, que les Canadiens qui montent à bord d'un appareil se sentent bien plus tranquilles s'ils n'ont pas avec eux une personnalité qui sert de cible. Je ne vous parle pas de la Tour de la Paix, mais des personnes qui savent si bien sourire comme vous le faites. Vous voyez bien ce que je veux dire. Je suis sûr que vous vous êtes penchés sur la question et que vous l'avez étudiée. Est-ce que nous réduisons les risques que présentent les vols commerciaux en vous demandant, mesdames et messieurs, de trouver d'autres moyens de voyager, autres que le chemin de fer?

M. Collenette: Sénateur, je suis très touché par la générosité de vos commentaires et de vos compliments et je les accepte bien volontiers.

Au sujet du premier ministre, je dois vous dire qu'il n'y a évidemment qu'un seul premier ministre et qu'en tant que chef du gouvernement, ce responsable ne doit emprunter que des appareils du gouvernement. Pour le reste d'entre nous, il y a de nombreux talents au sein de notre caucus et s'il m'arrivait quelque chose d'imprévu et si je devais disparaître, je suis sûr que le premier ministre ne manquerait pas de me trouver un remplaçant tout aussi talentueux.

Je suis convaincu que l'ensemble de la population canadienne n'aimerait pas trop que tous les autres ministres se promènent régulièrement dans les appareils du gouvernement. Je vous signale aussi qu'en ma qualité de ministre responsable de la sécurité de l'aviation, je n'ai aucune hésitation à voyager sur nos appareils.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas ce que je dis. Je vous dis que les passagers qui voyagent avec vous pourraient avoir cette crainte.

M. Collenette: Vous voulez dire que je suis une cible et que par conséquent ils prennent un risque?

Le sénateur Forrestall: C'est bien ça.

M. Collenette: C'est étrange de vous entendre parler ainsi parce qu'immédiatement après le 11 septembre, j'ai décidé de voyager dans un appareil des lignes d'Air Canada pour me rendre à Halifax, deux jours après les événements. Je voulais être sûr d'être vu à l'aéroport et lorsque je suis passé par le contrôle de sécurité parce que je tenais à bien montrer que notre système de sécurité était bon avant le 11 septembre et qu'il allait encore s'améliorer.

Dans les semaines qui ont suivi le 11 septembre, de nombreuses personnes sont venues me dire qu'elles étaient heureuses de me voir, avec certains de mes collègues, emprunter les vols commerciaux. Elles se rendaient compte que nous avions confiance dans notre système. Aucun d'entre nous n'est partisan de prendre des risques dans la vie et de se sacrifier en jouant les

secure. Therefore, that provided comfort to people. I do not think they felt more at risk because someone like me was on board. In fact, I think they felt a degree of comfort by the fact that an elected official, responsible for aviation security, was on that aircraft.

Senator Forrestall: I flew the first day that Canadian planes were allowed to resume flying. I was grateful because I had work to do and I did not want to drive or to take the train. I do not mean to talk about myself on this issue but rather to talk about prominent Canadians who might be a target. I think of the Governor General, for example, who may be a target for a variety of reasons.

Mr. Collenette: The rule is the same for the Governor General as it is for the Prime Minister. The Governor General travels on government aircraft, although I should tell you that that is not exclusively the case.

Senator Forrestall: We know that. That is part of the reason that I asked the question.

Mr. Collenette: That is a decision that, I suppose, she took.

Senator Day: Mr. Minister, I understood your answer to Senator Banks' question earlier about money not being an issue with respect to the implementation of programs. It was not a money issue. I should like to expand that question. Are there any programs that you do not have on-line now that you would like, or you believe should be, implemented with respect to air safety that, for either financial reasons or other reasons, you cannot implement at this time?

Mr. Collenette: No. We pretty well have it right in terms of what we need and therefore the amount of money that we need. We have the Aviation Security Advisory Committee that is in ongoing work with stakeholders to see what improvements can be made.

When we brought on the two most recent regulatory changes with respect to national passes and random screening of non-passengers, we certainly had some internal discussions about whether the money was there. It was determined in conjunction with CATSA, the Treasury Board and the Finance Department that there was sufficient flexibility in the \$2.2-billion budget over five years that that could be carried. If there were another unforeseen security regulation that required additional money, then the government would have to appropriate that.

Senator Day: You are not holding back on any programs that you would like to see implemented.

Mr. Collenette: No.

héros, mais nous sommes convaincus que le système offre toutes les garanties de sécurité. C'est donc ce qui a rassuré la population. Je ne pense pas que les gens s'estimaient davantage en danger parce qu'une personne comme moi était à bord. Je crois plutôt qu'ils se sentaient quelque peu rassurés par le fait qu'un responsable élu, chargé de la sécurité de l'aviation, était à bord.

Le sénateur Forrestall: J'ai pris l'avion le jour même où la circulation aérienne a été rétablie au Canada. J'étais heureux de pouvoir le faire car j'avais du travail et je ne voulais pas conduire une automobile ou prendre le train. Je ne parlais pas de moi en l'espèce, mais plutôt des principales personnalités canadiennes susceptibles de servir de cible. Je pense que la gouverneure générale, par exemple, pourrait être une cible pour diverses raisons.

M. Collenette: La règle est la même pour la Gouverneure générale que pour le premier ministre. Elle voyage de manière générale sur les appareils du gouvernement même si je dois vous avouer que ce n'est pas toujours le cas.

Le sénateur Forrestall: Nous le savons. C'est en partie la raison pour laquelle j'ai posé la question.

M. Collenette: C'est elle qui a pris la décision, j'imagine.

Le sénateur Day: Monsieur le ministre, je vous ai entendu dire tout à l'heure en réponse à une question posée par le sénateur Banks, que l'argent ne posait pas de problème pour la mise en application des programmes. Ce n'était pas une question d'argent. J'aimerais enchaîner sur cette question. Y a-t-il des programmes qui ne sont pas en place à l'heure actuelle, que vous jugeriez bon ou nécessaire, d'instituer en matière de sécurité aérienne et qui, pour des raisons financières ou autres, ne peuvent pas mis en application pour l'instant?

M. Collenette: Non. Nous avons à peu près tout fait ce que nous devons faire et nous avons tout l'argent nécessaire. Notre comité consultatif sur la sécurité de l'aviation continue à oeuvrer de concert avec toutes les parties prenantes afin de voir ce qu'il est possible d'améliorer.

Lorsque nous avons apporté les deux dernières modifications à la réglementation touchant les laissez-passer nationaux et le contrôle au hasard des personnes qui ne sont pas des passagers, nous n'avons pas manqué d'avoir des discussions à l'intérieur de nos services pour savoir si l'argent était là. Il a été déterminé, en collaboration avec l'ACSTA, le Conseil du Trésor et le ministère des Finances, que nous disposions d'une marge de manoeuvre suffisante à l'intérieur du budget de 2,2 milliards de dollars sur cinq ans pour pouvoir réaliser cette opération. Si en cas d'imprévu on devait adopter d'autres règlements de sécurité exigeant des crédits supplémentaires, il faudrait alors que le gouvernement se charge d'affecter les crédits correspondants.

Le sénateur Day: Vous ne suspendez pas l'application de certains programmes que vous aimeriez voir appliquer tout de suite.

M. Collenette: Non.

Senator Day: With respect to the \$12 security fee, have we operated long enough under that program that the public can be made aware of how much revenue is likely to come from it? Are you satisfied that that is a reasonable figure and whether it should be greater or lesser?

Mr. Collenette: I am in the luxurious position, with respect to the security fee, of being the spender and not the generator of revenue. That is the responsibility of the Minister of Finance. When we sat down with the then Minister of Finance last fall in preparation for budget, we gave a number of scenarios. It was his determination that the flat fee should go forward.

There were concerns expressed at the time that this would unduly affect short-haul flights. I do not have specific evidence that that is indeed the case, although one could certainly say that, anecdotally, this has occurred. I know that WestJet, in particular, has redeployed aircraft to longer-haul routes. There have been considerable difficulties expressed by Air Canada on short-haul routes. However, Mr. Manley is reviewing this with his officials.

The options at the time were to adopt a flat fee, which Mr. Martin ultimately chose, or to set up *ad valorem*, whereby there are different tariffs depending on the distance travelled, or to use the American norm, in which they basically split the costs 50/50 between the travellers and the U.S. Treasury. The then Minister of Finance believed that the principle of user-pay with respect to the airline industry had been well established and well accepted by the travelling public and that this would not be a deterrent to travel.

Now, travel has continued to lag beyond earlier levels, but I do not think that it is only because of the air security charge. The U.S. has been in a recession. The revenues generated for Air Canada, in particular on transborder, where they had 60 per cent of the market, were enormous. That certainly must be taken into account, as well as the fear factor. Americans were much slower than Canadians to return to the skies, and they are still not there in the same proportion as Canadians are.

If you look Air Canada's latest quarterly results, international air traffic is up. Part of that is because a lot of people see Air Canada as being a safe way to fly and a good quality airline, and Canada not being a target country, notwithstanding the recent allegations that we are on the security target lists of al-Qaeda. I am not totally convinced that the security fee is to blame. Mr. Manley is looking at that with his officials, and he will have to make the call.

I have the responsibility to ensure, through CATSA, that the monies are spent appropriately. Mr. Manley has the responsibility to determine whether there is revenue there to cover the expenditures, which we believe there is, and whether or not the fee regime should be changed.

Le sénateur Day: En ce qui a trait aux frais de sécurité de 12 \$, est-ce que ce programme est en place depuis suffisamment longtemps pour qu'on puisse faire savoir au public quel est le montant des recettes que l'on va vraisemblablement en tirer? Êtes-vous convaincu que c'est un chiffre raisonnable et pensez-vous qu'il doit être plus ou moins élevé?

M. Collenette: J'ai la chance insigne de pouvoir dépenser l'argent correspondant à ces frais de sécurité sans avoir à le percevoir. Cette responsabilité appartient au ministre des Finances. Lorsque nous nous sommes réunis à l'automne avec le ministre des Finances pour préparer le budget, nous avons établi un certain nombre de scénarios. C'est lui qui a décidé d'imposer ces frais fixes.

On a craint à l'époque que cette mesure pénalise les vols sur courte distance. Je n'en ai pas la preuve tangible, même si, à certains signes, on peut dire que c'est le cas. Je sais que WestJet, par exemple, a réaffecté certains de ses aéronefs à des vols long-courriers. Air Canada a fait état de grosses difficultés concernant les vols sur courte distance. M. Manley est cependant en train de revoir cette question avec ses collaborateurs.

On s'est demandé à l'époque s'il fallait adopter un tarif uniforme, ce qu'a choisi de faire finalement M. Martin, de le faire au prorata, différents tarifs étant appliqués selon les distances parcourues, ou d'appliquer la norme américaine, qui revient essentiellement à partager également les coûts entre les usagers et le Trésor des États-Unis. Le ministre des Finances de l'époque croyait que le principe de faire payer l'utilisateur des lignes aériennes avait été bien établi et bien accepté par les voyageurs, qui n'hésiteraient pas pour cela à se déplacer.

Aujourd'hui, les voyages continuent à être moins nombreux qu'auparavant, mais je ne crois pas que cela s'explique uniquement par l'imposition de frais au titre de la sécurité aérienne. Les États-Unis sont passés par une récession. Les vols transfrontières, plus particulièrement, procuraient d'énormes recettes à Air Canada lorsque cette société possédait 60 p. 100 du marché. Il faut certainement tenir compte de ce facteur, de même que de la peur. Les Américains se sont remis à voler bien plus lentement que les Canadiens et ne le font toujours pas dans les mêmes proportions.

En consultant les derniers résultats trimestriels d'Air Canada, vous pouvez voir que la circulation aérienne internationale est à la hausse. Cela s'explique en partie par le fait que bien des gens considèrent que les lignes aériennes d'Air Canada sont sûres et de qualité, et que le Canada n'est pas une cible, malgré le fait que l'on ait allégué récemment que nous faisons partie des cibles figurant sur les listes d'al-Qaïda. Je ne suis pas entièrement convaincu qu'il faille blâmer les frais liés à la sécurité. M. Manley se penche sur la question avec ses responsables, et c'est lui qui prendra les décisions.

Je dois m'assurer, par l'entremise de l'ACSTA, que l'argent est dépensé comme il se doit. M. Manley est chargé de déterminer si les recettes couvrent ici les dépenses, ce que nous croyons, et si le régime d'imposition des frais doit être changé.

Senator Day: Is there some time in the future that the Canadian public can expect to see projected revenues from this particular fee versus all of the different expenditures that are taken out of that revenue?

Mr. Collenette: That must be made public in the Estimates, and you will see that. The Auditor General has access to those figures. After she has concluded her analysis, I am sure Mr. Manley will set out the facts on how much has been raised over this period of time and how much has been spent.

When Mr. Martin originally talked about a review in September, the expectation in the industry was that there should be a change and, therefore, the change should be made in September. In fairness to him, I believe he said the review would be in September. That review is ongoing. It is up to the Minister of Finance to decide whether or not to conclude that review quickly or whether it should be part of the next budget cycle.

Senator Day: From my point of view, it would be preferable to see that come from either Mr. Manley's department or your department, rather than through the Auditor General.

My final question is with respect to training for a major aircraft catastrophe at an airport or otherwise. Who is in charge at a major airport? Is your department in charge? Does your department take the lead? Is there some ongoing training in relation to emergency preparedness?

Mr. Collenette: Certainly we have contingency plans that must be put in place. Even at the small airports, there have to be certain norms that are met. At the larger airports, the required emergency services in terms of fire, police, ambulance and other support services must be in place.

If there were a big jet crash, similar to at Pearson about 30 years ago, a DC-8 stretch where 118 people were killed, that is a massive accident. There are security procedures that are put in place by the airport. At that time, it was Transport Canada, and in this case it would be the GTAA. Under the emergency response, the required police and emergency services would be there for a disaster of that magnitude.

There was an issue raised after I became Minister of Transport when an Air Canada regional jet crashed on approach to Fredericton's airport in your home province. There was an issue as to whether or not there was the required emergency response at the time. However, the Transportation Safety Board in effect said that the issue of emergency response was not one that concerned them at the time. What was at issue there was the landing of that plane in certain weather conditions, and whether or not a decision should have been taken to pull the plane up.

In terms of actually responding, you will find that the people in Fredericton responded quickly. In fact, only one person was killed in that terrible accident.

Le sénateur Day: Est-ce qu'à un moment donné la population canadienne pourra prendre connaissance des recettes qu'il est prévu de tirer de l'imposition de ces frais pour les rapprocher des différentes dépenses qui sont faites?

M. Collenette: Il faut que ce soit publié au budget, et vous en prendrez connaissance. La vérificatrice générale a accès à ces chiffres. Une fois qu'elle aura terminé son analyse, je suis sûr que M. Manley nous dira précisément combien on a perçu au cours de cette période et combien on a dépensé.

M. Martin ayant parlé à l'origine d'une révision devant avoir lieu en septembre, l'industrie s'attendait à ce qu'il y ait un changement qui, par conséquent, devait être apporté en septembre. Je dois avouer qu'il me semble qu'il a déclaré que cette révision aurait lieu en septembre. Cette révision est en cours. Il appartient au ministre des Finances de décider ou non d'en terminer rapidement avec cette révision ou de l'intégrer au prochain cycle budgétaire.

Le sénateur Day: Je considère qu'il serait préférable que ce soit le ministère de M. Manley ou le vôtre qui s'en charge, plutôt que la vérificatrice générale.

Ma dernière question porte sur la formation devant être dispensée en cas de grosse catastrophe aérienne dans un aéroport ou ailleurs. Qui a la responsabilité des grands aéroports? Est-ce que c'est votre ministère? Est-ce que c'est lui qui prend l'initiative? Dispense-t-on une formation permanente pour pouvoir intervenir en cas d'urgence?

M. Collenette: Nous avons évidemment des plans d'urgence qui doivent être mis en place. Même dans les petits aéroports, certaines normes doivent être respectées. Dans les grands aéroports, les services d'urgence indispensables, qu'il s'agisse du service incendie, de la police, des ambulances et d'autres services, doivent être en place.

En cas de grosse catastrophe aérienne, comme cela s'est passé à l'aéroport Pearson il y a une trentaine d'années, l'écrasement d'un DC-8 ayant fait 118 morts, des mesures de sécurité doivent avoir été mises en place par l'aéroport. À l'époque, c'est Transports Canada qui en était chargé, et aujourd'hui ce serait la GTAA. Les services d'ambulance et de police interviendraient d'urgence lors d'une catastrophe de cette ampleur.

Un problème s'est posé à mon arrivé au ministre des Transports lorsqu'un avion des lignes régionales d'Air Canada s'est écrasé en phase d'approche de l'aéroport de Fredericton, dans la province dont vous êtes originaire. On s'est demandé si les mesures d'intervention d'urgence avaient été prises comme il se doit à l'époque. Toutefois, le Bureau de la sécurité des transports a effectivement déclaré que ce n'était pas la question de l'intervention d'urgence qui l'avait préoccupé à l'époque. La question qui se posait était celle de l'atterrissage de cet appareil dans certaines conditions météorologiques et le fait de savoir s'il aurait fallu ou non interrompre la phase d'atterrissage.

Quant à l'intervention effective, vous pourrez constater que les responsables de Fredericton sont intervenus rapidement. D'ailleurs, il n'y a qu'une seule personne qui est morte dans ce terrible accident.

Senator Day: Is there some training that is ongoing or a simulation? I take it from your answer that you set the regulations; however, it is the airport authority that is responsible for taking the lead on this.

Mr. Collenette: Yes. All airports in this country must have an emergency response capability. We are having some degree of discussion and a bit of controversy with some smaller airports on Canadian aviation Regulation 308 and the emergency response times in smaller communities. However, we feel that there must be a balancing of the element of risk and what is financially feasible. At most of the airports in this country, there is no issue in terms of devising emergency responses and ensuring that those procedures are put in place.

Senator Atkins: There are two types of training: training for those on the ground and training for those who are in the air, such as flight attendants. We had an excellent presentation from a flight attendant. We asked her the question about whether there had been any changes in the manuals since 9/11 in terms of procedures or security questions. She has been there for 30 years and she said that there had not been any changes in 10 years.

I have two questions. First, does it not concern you that there is not more urgency injected into the whole system? Second, the flight attendant told us that there had been absolutely no changes in their training process on an annual basis. She said she is lucky if she gets half a day's training on security questions. She does not think that that is adequate. Do you have any response to that?

Mr. Collenette: In the aftermath of 9/11, the focus was on making airports and aircraft secure. Almost all of the commercial aircraft in the country now have been fitted with strengthened cockpit doors, which would have prevented the problem from occurring at the World Trade Center.

With respect to training for flight attendants, this is something that is ongoing. There are discussions and consultations now underway with the various stakeholders. I suspect that there will be some security changes that will be coming shortly.

However, in response to what happened in the World Trade Center attacks, we had to deal with the immediacy of the problem, which was at the airports — airport screening, on-board police on certain flights and on random flights for all Canadian carriers, and the strengthening of the cockpit doors and other improvements to the planes. There is still work ongoing with Mr. Elliott's people and the industry to make the planes themselves safer. Who knows what happened on those flights that went into the World Trade Center, the four flights, as to whether or not a different level of training or certain training enhancements could have prevented that from happening. I am not sure that is the case.

Senator Atkins: They indicated that the guidelines for training come from Transport Canada.

Le sénateur Day: Y a-t-il une formation effective ou simulée? Je déduis de votre réponse que c'est vous qui établissez les règlements; toutefois, c'est l'administration de l'aéroport qui se charge de prendre cette initiative.

M. Collenette: Oui. Tous les aéroports de notre pays ont des services d'intervention d'urgence. Nous avons eu certaines discussions et quelques mots avec les petits aéroports au sujet du Règlement 308 de l'aviation canadienne et des délais d'intervention d'urgence dans les petites localités. Nous avons toutefois le sentiment qu'il nous faut concilier le facteur de risque avec ce qui est financièrement faisable. Dans la plupart des aéroports de notre pays, il n'y a aucun problème d'intervention en cas d'urgence et tous les moyens nécessaires sont en place.

Le sénateur Atkins: Il y a deux types de formation: la formation du personnel au sol et celle du personnel navigant, tel que les agents de bord. Une hôtesse de l'air nous a présenté un excellent témoignage. Nous lui avons demandé si des modifications avaient été apportées aux manuels depuis le 11 septembre sur des questions de procédure ou de sécurité. Cette personne, qui a 30 ans de service, nous a déclaré que rien n'avait été modifié depuis 10 ans.

J'ai deux questions à vous poser. Tout d'abord, n'êtes-vous pas préoccupé par le fait que pour l'ensemble du système on ne semble pas penser qu'il y a urgence? En second lieu, cette hôtesse de l'air nous a signalé que l'on n'avait apporté absolument aucun changement à la formation annuelle. D'après elle, on dispensait dans le meilleur des cas une demi-journée de formation sur les questions de sécurité. Elle ne pense pas que ce soit suffisant. Qu'avez-vous à répondre?

M. Collenette: Après le 11 septembre, on s'est efforcé de sécuriser les aéroports et les appareils. Dans notre pays, presque tous les appareils commerciaux sont désormais équipés de portes renforcées menant à la cabine de pilotage, ce qui aurait permis d'éviter la catastrophe du World Trade Center.

Quant à la formation des agents de bord, l'opération est en cours. Des discussions et des consultations sont menées avec les principaux intervenants. J'imagine que certaines modifications vont être apportées bientôt sur le plan de la sécurité.

Toutefois, pour répondre aux attaques menées contre le World Trade Center, nous avons dû d'abord remédier aux situations d'urgence, qui étaient celles des aéroports — le contrôle des aéroports, l'installation d'agents de police sur des vols bien déterminés ainsi que sur certains vols pris au hasard pour l'ensemble des sociétés de transport canadiennes, le renforcement des portes des cabines de pilotage ainsi que d'autres améliorations apportées aux appareils. Il reste du travail à faire avec les collaborateurs de M. Elliott et les gens de l'industrie pour que les appareils offrent de meilleures garanties de sécurité. Qui sait ce qui aurait pu se passer sur les quatre vols qui ont précédé la catastrophe du World Trade Center et si une formation différente ou améliorée n'aurait pas pu permettre d'éviter cette catastrophe. Je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Atkins: On nous a dit que les directives régissant la formation provenaient de Transports Canada.

Mr. Collette: Right.

Senator Atkins: It has been a year and a half since 9/11. It seems surprising that there is not some direction and some enforcement with the airlines that would address these kinds of issues.

Mr. Collette: You are assuming that the existing regulations are inadequate.

Senator Atkins: If you talk to our witnesses, the answer is yes.

Mr. Collette: I do not know specifically what they believe is inadequate.

Senator Atkins: One of the things they talked about is their own protection if there were any disorder in the fuselage of the plane.

Mr. Collette: We have addressed that with respect to the screening for sharp objects. Many of us had penknives on our key chains. With respect to the steel knives, we are not sure they constitute a hazard — in fact, we may be moving to say that they may go back on board planes. Certainly, the people who speak of should feel secure that there is less likelihood of box cutters or other dangerous objects coming on board, as a result of what has happened since 9/11.

Although I was not fussy about having a police presence on planes, because I feel that security should be dealt with on the ground and in terms of the physical attributes of the aircraft, the fact that there is presence on random flights by RCMP and on all flights to Washington's Reagan airport should give some comfort to those people. Also, the cockpit doors are now reinforced.

Senator Atkins: They are in some planes.

Mr. Collette: No. I know with respect to Air Canada, WestJet and all of the major carriers, 527 aircraft had to have strengthened doors done, and it has been done.

Senator Atkins: The double door has not been done yet.

Mr. Collette: I know the airline pilot's association is not satisfied with the strengthened door — they want double doors — and those are issues that are being looked at. Those are measures that demonstrably affect the safety of flight attendants as they do passengers.

Senator Atkins: What is your view about pilots having weapons?

Mr. Collette: I am totally opposed to it. I do not think that we want to go down that road. We will have some issues with the Americans here, because as they get their program up and running, we will have to face issues such as what we do if a pilot is armed landing on Canadian soil. Those are issues that are now under discussion.

M. Collette: Effectivement.

Le sénateur Atkins: Un an et demi s'est écoulé depuis les événements du 11 septembre. Je suis surpris qu'aucune directive et qu'aucune mesure d'application s'adressant aux sociétés de transport aérien n'aient permis de remédier à ces problèmes.

M. Collette: Vous partez du principe de la réglementation existante est déficiente.

Le sénateur Atkins: Oui, si l'on en croit nos témoins.

M. Collette: Je ne sais pas précisément en quoi ils la jugent déficiente.

Le sénateur Atkins: Ils ont parlé entre autres de leur propre protection en cas de rupture du fuselage de l'appareil.

M. Collette: Nous nous sommes penchés sur cette question en interdisant les objets pointus. Nous étions nombreux à avoir des couteaux de poche. Quant aux couteaux en acier, je ne pense pas qu'ils présentent un risque — il est d'ailleurs bien possible que nous décidions de les accepter à nouveau à bord des avions. Les gens avec lesquels vous parlez devraient certainement se sentir plus en sécurité en sachant qu'il est bien plus difficile aujourd'hui, étant donné les mesures adoptées depuis le 11 septembre, de faire monter à bord des couteaux polyvalents ou autres objets dangereux.

Je n'étais pas un chaud partisan de la solution consistant à faire monter des policiers dans les avions, parce que je considère que la sécurité doit être assurée au sol et au niveau de la configuration des appareils, mais le fait que des agents de la GRC soient présents sur certains vols pris au hasard ainsi que sur tous les vols à destination de l'aéroport Reagan de Washington devrait rassurer ces gens. Par ailleurs, les portes des cabines de pilotage sont désormais renforcées.

Le sénateur Atkins: Sur certains appareils.

M. Collette: Non. Je sais que les portes de 527 appareils d'Air Canada, de WestJet et de tous les principaux transporteurs devaient être renforcées et que ça a été fait.

Le sénateur Atkins: Les doubles portes ne sont pas encore installées.

M. Collette: Je sais que l'association des pilotes de ligne n'est pas satisfaite des portes renforcées — elle veut des doubles portes — et nous nous penchons sur la question. Ce sont des mesures qui ont fait preuve de leur utilité pour renforcer la sécurité des agents de bord comme des passagers.

Le sénateur Atkins: Que pensez-vous de la possibilité d'armer les pilotes?

M. Collette: J'y suis totalement opposé. Je ne pense pas qu'il nous faille nous engager dans cette voie. Nous allons ici avoir des problèmes avec les Américains parce qu'une fois qu'ils auront mis en place leur programme nous devons nous demander ce que nous devons faire des pilotes atterrissant avec une arme sur le sol canadien. Ces questions sont en cours de discussion.

I did not like the whole idea of putting RCMP on the planes. In a civil society, surely, what we should be doing is ensuring that the security is tough, so that the wrong people do not get on planes, objects do not get stowed on planes, and the cockpit is secure.

In fact, when I came in as Minister of Transport, I was not happy that the pilots were so generous in allowing cockpit doors to be open. I had ongoing discussions with my officials about and with the aviation community about having those doors locked. There was an incident where a deranged individual on a British Airways flight going into Nairobi on a 747 almost brought the plane down. Therefore, I ordered a change, over the objections of the pilots. They were not happy, but they went along with the way we worded it. There has not been a peep out of them since 9/11, to the contrary.

To me, an airline pilot is a pilot. We want that individual to focus on being a pilot, not a law enforcement officer. My understanding is that President Bush, and at the DOT, my counterpart, Mr. Mineta were not in favour of that, but the U.S. Congress passed the law. We have to deal with the law. I do not know what the ramifications are for Canada. We will have to ascertain that.

However, as a Canadian, I do not like the idea of arming pilots. What is the next step, armed bus drivers, taxi drivers and subway drivers? We will end up with a firearms regime like that of our American friends, and I would say we have a better society here because we have better gun enforcements laws. It is a cultural issue that we should draw the line at. If you think I have a firm opinion on it, you are right.

Senator Atkins: Would you put cameras in cockpits?

Mr. Collenette: I suppose that is an issue. Have we looked at that? Is that under discussion?

Mr. Elliott: Minister, you have not mandated surveillance cameras, but we have had discussions with carriers and unions about that. I think major carriers are looking at that. Some of the door designs for strengthening cockpit control measures do incorporate surveillance cameras.

The Chairman: Minister, thank you very much. It has been a fruitful afternoon for the committee. We appreciate your being here. We also appreciate the assistance your officials have given us. It has been extensive and thorough. We are looking forward to receiving the information that they are forwarding on to us, and we are grateful for that.

The meeting continued *in camera*.

Je n'aimais pas trop l'idée de poster des agents de la GRC dans les appareils. Dans la société civile, il nous faut bien entendu nous assurer que la sécurité est stricte, qu'on ne laisse pas monter n'importe qui dans les appareils, que certains objets ne puissent pas être embarqués et que la cabine de pilotage est bien protégée.

D'ailleurs, quand je suis devenu ministre des Transports, je n'étais pas très content de voir que les pilotes laissaient si facilement s'ouvrir les portes des cabines de pilotage. Je me suis entretenu avec mes collaborateurs et avec les milieux de l'aviation au sujet de la possibilité de verrouiller ces portes. Il y avait eu un incident au cours duquel une personne dérangée avait pratiquement causé l'écrasement d'un vol 747 de British Airways à destination de Nairobi. J'ai par conséquent ordonné un changement malgré l'objection des pilotes. Ils n'étaient pas contents, mais ils ont suivi mes instructions. Ils ne pipent plus mot depuis le 11 septembre, bien au contraire.

En ce qui me concerne, un pilote n'est pas un policier; nous voulons qu'il s'en tienne à son travail. Je crois savoir que le président Bush ainsi que mon homologue du ministre des Transports des États-Unis, M. Mineta, n'étaient pas en faveur de cette mesure, mais le Congrès des États-Unis a adopté cette loi. Nous devons faire avec la loi. Je ne sais pas quelles en sont les conséquences pour le Canada. Nous devons étudier la chose.

Toutefois, en tant que Canadien, je n'aime pas voir des pilotes armés. Où cela va-t-il nous mener? Faudra-t-il armer les conducteurs d'autobus, les chauffeurs de taxi et les conducteurs de métro? Nous allons nous retrouver avec une société armée comme celle de nos amis américains alors que je considère que notre société est meilleure parce que nous avons une meilleure législation de contrôle des armes à feu. C'est un problème de culture qui doit guider notre action ici. Si vous pensez que j'ai de fermes convictions en la matière, vous avez raison.

Le sénateur Atkins: Allez-vous placer des caméras dans les cabines de pilotage?

M. Collenette: J'imagine que la question se pose. L'avons-nous envisagé? Est-ce que des discussions sont en cours?

M. Elliott: Monsieur le ministre, vous n'avez pas exigé l'installation de caméras de surveillance, mais nous avons eu des entretiens avec les transporteurs et les syndicats à ce sujet. Je pense que les principaux transporteurs envisagent cette possibilité. Certains modèles de portes visant à renforcer la protection des cabines de pilotage prévoient l'installation de caméras de surveillance.

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie. Cette après-midi a été fructueuse. Nous apprécions votre venue. Nous avons aussi apprécié l'aide que nous ont apportée vos collaborateurs. Nous avons traité à fond de toutes les questions. Nous attendons avec impatience de recevoir les renseignements qu'ils nous ont promis de nous faire parvenir, et nous les en remercions.

La réunion se poursuit à huis clos.

the Royal Canadian Mounted Police (RCMP):

M. Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations;

M. R.J. (Ray) Bonnell, Superintendent, Officer in Charge, Protective Services Branch.

the Department of Transport Canada:

M. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

M. Jacques Pigeon, Senior General Counsel and Head, Department of Justice, Legal Services.

De la Gendarmerie royale du Canada (GRC):

M. Garry Loeppky, sous-commissaire à la police opérationnelle;

M. R.J. (Ray) Bonnell, surintendant, officier responsable, Direction des services de protection.

Du ministère de Transports Canada:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;

M. Jacques Pigeon, avocat général principal et directeur, ministère de la Justice, Services juridiques.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

APPEARING

The Honourable David Michael Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport

WITNESSES

Monday, December 2, 2002 (morning session)

From the Department of Transport Canada:

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Ms. Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group;

Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group.

Monday, December 2, 2002 (afternoon session)

From the Senate:

Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

As an individual:

Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne LLP, Ottawa.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

L'honorable David Michael Collenette, c.p., député, ministre des Transports

TÉMOINS

Le lundi 2 décembre 2002 (séance de l'avant-midi)

Du ministère des Transports du Canada:

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;

Mme Janet Luloff, directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté;

M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté.

Le lundi 2 décembre 2002 (séance de l'après-midi)

Du Sénat:

M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire.

À titre personnel:

M. John Patrick Nelligan, associé principal, cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne LLP, Ottawa.

(Suite à la page précédente)



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Wednesday, December 11, 2002

Issue No. 6

First and only meeting on:

Examination on the proposal of the Valiants Group for the erection of statues in downtown Ottawa to salute the heroic wartime sacrifice of certain valiant men and women who fought victoriously for the independence of Canada during the 17th, 18th, 19th and 20th centuries, and helped mightily to establish Canada's nationhood

INCLUDING:
THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Valiants Group)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le mercredi 11 décembre 2002

Fascicule n° 6

Première et unique réunion concernant:

La proposition du Groupe des Valeureux visant l'érection de statues dans le centre-ville d'Ottawa pour commémorer les sacrifices héroïques de certains hommes et de certaines femmes qui ont fait preuve de courage dans les combats pour assurer l'indépendance du Canada aux XVII^e, XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles et qui ont contribué de façon exceptionnelle à édifier la nation canadienne

Y COMPRIS:
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Groupe des Valeureux)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Thursday, November 21, 2002:

The Honourable Senator Kinsella for the Honourable Senator Meighen moved, seconded by the Honourable Senator Stratton:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the proposal of the Valiants Group for the erection of statues in downtown Ottawa to salute the heroic wartime sacrifice of certain valiant men and women who fought victoriously for the independence of Canada during the 17th, 18th, 19th and 20th centuries, and helped mightily to establish Canada's nationhood; and

That the Committee report no later than January 31, 2003.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 21 novembre 2002:

L'honorable sénateur Kinsella, au nom de l'honorable sénateur Meighen, propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à étudier la proposition du Groupe des Valeureux et en fasse rapport. La proposition vise l'érection de statues dans le centre-ville d'Ottawa pour commémorer les sacrifices héroïques de certains hommes et de certaines femmes qui ont fait preuve de courage dans les combats pour assurer l'indépendance du Canada aux XVII^e, XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles et qui ont contribué de façon exceptionnelle à édifier la nation canadienne;

Que le Comité dépose son rapport au plus tard le 31 janvier 2003.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MOTION

Extract of the Minutes of Proceedings (*in camera*) of the Committee on National Security and Defence, Monday, November 25, 2002:

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, — That the order of reference relating to the Valiants Project be referred to the Subcommittee on Veterans Affairs.

The question being put on the motion, it was adopted.

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

MOTION

Extrait du procès-verbal (à huis clos) du Comité de la sécurité nationale et de la défense du lundi 25 novembre 2002:

L'honorable sénateur Forrestall propose — Que l'ordre de renvoi ayant trait au Groupe des Valeureux soit référé au Sous-comité des anciens combattants.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, December 11, 2002
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 1:10 p.m. in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Day, Forrestall, Kenny and Meighen (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Veronica Morris, Communications Officer and Keli Hogan, Legislative Clerk.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 21, 2002, the committee proceeded upon its examination on the proposal of the Valiants Group for the erection of statues in downtown Ottawa to salute the heroic wartime sacrifice of certain valiant men and women who fought victoriously for the independence of Canada during the 17th, 18th, 19th and 20th centuries, and helped mightily to establish Canada's nationhood.

The committee proceeded to consider the report of the Subcommittee on Veterans Affairs.

The Honourable Senator Meighen moved, — That the report of the Subcommittee on Veterans Affairs be adopted.

The question being put on the motion, it was adopted.

Pursuant to the motion adopted by the committee on December 9, 2002, this report will be tabled by the Honourable Senator Atkins.

It was agreed that the Chair of the Subcommittee on Veterans Affairs would write to the Ministers of Canadian Heritage, Veterans Affairs, National Defence, Public Works, Government Services and to the Chair of the National Capital Commission about the conclusions of the Committee, seeking their comments.

At 1:16 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 11 décembre 2002
(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 13 h 10, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny, (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Forrestall, Kenny et Meighen (5).

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; Veronica Morris, agente des communications et Keli Hogan, commis législatif.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 21 novembre 2002, le comité procède à l'examen de la proposition du Groupe des Valeureux visant l'érection de statues dans le centre-ville d'Ottawa pour commémorer les sacrifices héroïques de certains hommes et de certaines femmes qui ont fait preuve de courage dans les combats pour assurer l'indépendance du Canada au XXVII^e, XXVIII^e, XXIX^e et XX^e siècles et qui ont contribué de façon exceptionnelle à édifier la nation canadienne.

Le comité décide d'examiner le rapport du Sous-comité des anciens combattants.

L'honorable sénateur Meighen propose que le rapport du Sous-comité des anciens combattants soit adopté.

La question est mise aux voix et la motion est adoptée.

Conformément à la motion adoptée par le comité le 9 décembre 2002, ce rapport sera déposé par l'honorable sénateur Atkins.

Il est convenu que le président du Sous-comité des anciens combattants écrira aux ministres du Patrimoine canadien, des Anciens combattants, de la Défense nationale, des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ainsi qu'au président de la Commission de la capitale nationale pour les informer des conclusions du comité et obtenir leurs commentaires.

À 13 h 16, il est convenu de lever la séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 12, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

FOURTH REPORT

Your Committee was authorized by the Senate on Thursday, November 21, 2002 to examine the proposal of the Valiants Group for the erection of statues in downtown Ottawa to salute the heroic wartime sacrifice of certain valiant men and women who fought victoriously for the independence of Canada during the 17th, 18th 19th and 20 centuries, and helped mightily to establish Canada's nationhood. On November 25, 2002 the Committee referred this matter to its Subcommittee on veterans Affairs.

On December 11, 2002, the Subcommittee heard testimony from Mr. Hamilton Southam, President, Valiants Group, Dr. Sydney Wise, Historian, Valiants Group, and Lieutenant-General (ret'd) Charles Belzile, Grand President, Royal Canadian Legion and representative of the Valiants Group. In addition, the Subcommittee sought written comments from the Ministers of Canadian Heritage, Public Works and Government Services, National Defence and Veterans Affairs as well as the Chair of the National Capital Commission.

In his testimony, Mr. Southam indicated that while agreement had apparently been reached with the NCC as to the location on Elgin Street, there were three reasons why the project had been dropped by the Government: sixteen statues were too many, too many officers had been chosen vis-à-vis other ranks in the two World Wars, and the cost of the project was too high. Also, military statues are out of place in the heart of the capital of a peace-loving nation like Canada. In his presentation, Mr. Southam indicated that the Valiants Group was ready to discuss other options including: reducing the number of statues, adjusting the proportion of officers to other ranks chosen from the World Wars, and lowering the cost.

Having received the testimony of Mr. Southam and the other representatives of the Valiants Groups, and having reviewed the positions of the four government departments and one agency, your Committee finds that the proposal for the commemoration of valiants is laudable. Therefore,

Your Committee recommends that the Government of Canada reconsider the Valiants project, taking into account the proposals of the sponsors to reduce the number of statues, alter the choice of valiants, and lower the costs.

Respectfully submitted,

Membre du comité,

NORMAN K. ATKINS

Member of the Committee

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 12 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le jeudi, 21 novembre 2002, à étudier la proposition du Groupe des valeureux qui proposait d'ériger des statues dans le centre-ville d'Ottawa pour commémorer les sacrifices héroïques de certains hommes et de certaines femmes qui ont fait preuve de courage dans les combats pour assurer l'indépendance du Canada aux XVII^e, XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles, et qui ont contribué de façon exceptionnelle à édifier la nation canadienne. Le 25 novembre 2002, le Comité a saisi le Sous-comité des anciens combattants de cette question.

Le 11 décembre 2002, le Sous-comité a entendu les témoignages de M. Hamilton Southam, président du Groupe des valeureux, de M. Sydney Wise, historien du Groupe des valeureux, et du lieutenant-général (retraité) Charles Belzile, grand président de la Légion royale canadienne. De plus, il a demandé aux ministres du Patrimoine canadien, des Travaux publics et Services gouvernementaux, de la Défense nationale et des Anciens combattants ainsi qu'au président de la Commission de la capitale nationale de lui faire parvenir leurs observations.

Dans son témoignage, M. Southam a indiqué que, même si son groupe semblait être parvenu à une entente avec la CCN quant à l'emplacement le long de la rue Elgin, trois motifs ont été invoqués pour justifier le rejet du projet par le gouvernement: 16 était un nombre trop élevé de statues, trop d'officiers avaient été retenus par rapport aux militaires du rang pour les deux guerres mondiales; le coût du projet était prohibitif. De plus, des monuments de guerre n'ont pas leur place au coeur de la capitale d'un pays aussi pacifique que le Canada. Dans son mémoire, M. Southam fait valoir que le Groupe des valeureux était prêt à examiner les autres options possibles: réduire le nombre de statues, modifier les proportions d'officiers et de militaires du rang choisis pour les deux guerres mondiales et restreindre les coûts.

Connaissant la position de M. Southam et des autres représentants du Groupe des valeureux ainsi que celle des quatre ministères et de la Commission, le Comité conclut que la proposition visant à commémorer les efforts des valeureux est louable. Par conséquent, il recommande:

Que le gouvernement du Canada examine le projet du Groupe des valeureux en tenant compte des propositions formulées par ce dernier en vue de réduire le nombre de statues, de modifier le choix des valeureux et de restreindre les coûts.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, December 11, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:10 p.m. to examine the proposal of the Valiants Group for the erection of statues in downtown Ottawa to salute the heroic wartime sacrifice of certain valiant men and women who fought victoriously for the independence of Canada during the 17th, 18th, 19th and 20th centuries, and helped mightily to establish Canada's nationhood; and to consider a draft report.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We have before us a report from the Subcommittee on Veterans Affairs.

Senator Meighen: Mr. Chairman, the Subcommittee on Veterans Affairs heard from the Valiants Group earlier this morning. Having heard their testimony, we recommend that the Government of Canada reconsider the Valiants project, taking into account the proposals of the sponsors to reduce the number of statues, alter the choice of Valiants and lower the costs.

The full report is here.

Senator Forrestall: Shall we accept the report and instruct the chair of the subcommittee to prepare an appropriate letter?

The Chairman: We have a motion before us. If you would like to have a discussion about what steps should be taken if this report is adopted by the full committee, it is appropriate to do so now.

Senator Forrestall: My comments have to do with appropriate procedure. We have received a report from the subcommittee and we must deal with that report. Our options are to file it or to take action upon it; correct?

The Chairman: Or to take it to the chamber.

Senator Forrestall: How would you suggest we proceed?

The Chairman: If we accept the report now, I would suggest that the chair of the subcommittee or a designate table it in the chamber this afternoon.

Do we need to give notice?

Ms. Barbara Reynolds, Clerk of the Committee: For the purposes of translation, I would suggest that it be tabled tomorrow.

The Chairman: Are there other comments that senators would like to make with regard to other communications to the ministers involved, aside from submitting the report to the Senate?

Senator Day: I would agree with that.

Senator Atkins: Could we ask the ministers whether it would be accepted if the Valiants Group were to pay for the total cost of this?

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 11 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 13 h 10, pour étudier la proposition du Groupe des Valeureux visant l'érection de statues dans le centre-ville d'Ottawa pour commémorer les sacrifices héroïques de certains hommes et de certaines femmes qui ont fait preuve de courage dans les combats pour assurer l'indépendance du Canada aux XVII^e, XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles et qui ont contribué de façon exceptionnelle à édifier la nation canadienne; et pour considérer une ébauche de rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous sommes saisis d'un rapport du Sous-comité des anciens combattants.

Le sénateur Meighen: Monsieur le président, le Sous-comité des anciens combattants a ce matin entendu le Groupe des Valeureux. Après avoir écouté leurs témoignages, nous recommandons au gouvernement du Canada de revoir sa position par rapport au projet des Valeureux, en tenant compte de la proposition des commanditaires de réduire le nombre de statues, de changer le choix des Valeureux et de diminuer les coûts.

J'ai ici le rapport intégral.

Le sénateur Forrestall: Allons-nous accepter le rapport et demander au président du sous-comité de préparer une lettre?

Le président: Nous sommes saisis d'une motion. Si vous désirez discuter des étapes à suivre au cas où le comité adopte le rapport, c'est le moment de le faire.

Le sénateur Forrestall: Mes commentaires se rapportent à la procédure à suivre. Nous avons reçu un rapport du sous-comité et nous sommes tenus de l'étudier. Nous avons le choix de l'archiver ou d'y donner suite, n'est-ce pas?

Le président: Ou d'en saisir la salle.

Le sénateur Forrestall: Que suggérez-vous?

Le président: Si nous acceptons le rapport aujourd'hui, je propose que le président du sous-comité ou une personne désignée dépose le rapport devant la salle cet après-midi.

Devons-nous en donner avis?

Mme Barbara Reynolds, greffière du comité: Si on veut qu'il soit traduit, je propose qu'il soit déposé demain.

Le président: Les sénateurs voudraient-ils ajouter quelque chose en ce qui concerne les autres communications aux ministres concernés, à part la soumission du rapport au Sénat?

Le sénateur Day: Je suis d'accord.

Le sénateur Atkins: Pourrions-nous demander aux ministres si ce serait accepté dans la mesure où le Groupe des Valeureux acceptait de payer la totalité des coûts?

The Chairman: If I understood the testimony we heard, the Valiants Group has not contemplated that.

Senator Atkins: I know they have not. However, I wonder whether, if the question were put to the ministers, they would have any objection.

Senator Meighen: I did not hear any testimony to that effect, although I understand your point, Senator Atkins. The testimony was to the effect that money did not seem to be an important stumbling block.

Senator Atkins: I am not so sure of that, though.

Senator Meighen: The Valiants Group has indicated that they are ready to raise 20 per cent of the cost. The costs can be further reduced if it were agreed — and I am not suggesting it should or should not be; that is an issue to be dealt with between the Valiants Group and the government — that there be fewer statues.

Senator Atkins: My point is that the fact that they are asking Canadian Heritage to pay 80 per cent of the cost gives them the authority to object.

The Chairman: I understand your point. Senator Meighen went through the issue of location, which appears to have been resolved with the NCC. Your point is that if there is no funding involved then Canadian Heritage should not have any say in the matter.

Senator Atkins: Exactly.

The Chairman: If that is the case, then you do not need to put the offer to them, you just take the funding.

Senator Atkins: That is right.

The Chairman: I do not think that is on the table. Frankly, to have this group come forward and make the effort that they are doing now is quite significant. To have increased their offer from 15 per cent to 20 per cent strikes me as being significant.

Senator Atkins: I do not want to minimize their effort.

The Chairman: If the Valiants Group had 100 per cent of the money, they would not have to go to Canadian Heritage, so why put the question to them? The issue is that Canadian Heritage does not like the balance. They do not like the fact of it being war heroes. What I find bizarre is Canadian Heritage's plans to come up with other commemorations. This country lacks its historical figures. If there is anything that seems glaringly obvious, it is that we have a shortage of such commemorations. What we have here is a private-sector group that has come forward with an idea that accomplishes the goal in one area. You would think that if Canadian Heritage were focusing on this they would come forward with complementary proposals that would cover off other areas. We should be conveying that message back to the department, in addition to what we have here in the report.

Senator Day: Mr. Chairman, it would be dangerous to even suggest 100 per cent private-sector funding in a letter. That could create expectations that might cause this project not to proceed.

Le président: Si je comprends bien les témoignages, le Groupe des Valeureux n'a pas envisagé cette possibilité.

Le sénateur Atkins: Je le sais bien. Cependant, si la question était posée aux ministres, je me demande s'ils s'y opposeraient.

Le sénateur Meighen: Je n'ai entendu aucun témoignage à cet effet, mais je comprends ce que vous voulez dire, sénateur Atkins. Leurs témoignages laissent entendre que l'argent ne pose pas un gros problème.

Le sénateur Atkins: Je n'en suis pas si sûr.

Le sénateur Meighen: Le Groupe des Valeureux a indiqué qu'il est prêt à financer 20 p. 100 des coûts. Les coûts pourraient être davantage réduits si on convenait de diminuer le nombre de statues — et je ne suis ni pour ni contre — c'est une question qui devra être résolue entre le Groupe des Valeureux et le gouvernement.

Le sénateur Atkins: Ce que je veux dire, c'est que s'ils demandent à Patrimoine Canada de payer 80 p. 100 des coûts, ce ministère aura bien le droit de s'y opposer.

Le président: Je comprends votre point de vue. Le sénateur Meighen a discuté de la question de l'emplacement, qui semble avoir été résolue avec la CCN. Vous dites que s'il n'est pas question de financement, Patrimoine Canada n'aura rien à dire.

Le sénateur Atkins: Exactement.

Le président: Dans ce cas, vous n'avez pas besoin de leur soumettre l'offre, vous n'avez qu'à accepter le financement.

Le sénateur Atkins: Effectivement.

Le président: Je ne pense pas que l'on doive en débattre. Franchement, l'effort qu'a fait ce groupe pour en arriver là est déjà très important. L'augmentation de 15 à 20 p. 100 de leur offre me semble non négligeable.

Le sénateur Atkins: Je ne veux pas diminuer l'importance de leur effort.

Le président: Si le groupe des Valeureux avait tout l'argent dont il a besoin, il n'aurait pas à faire appel à Patrimoine Canada, alors pourquoi lui poser la question? Le problème, c'est que cela ne plaît pas trop à Patrimoine Canada qui n'aime pas que l'on se concentre sur des héros de guerre. Je trouve étrange que Patrimoine Canada envisage des commémorations d'un autre genre, alors que les personnages historiques semblent oubliés. Il est évident que nous n'avons pas suffisamment de tels monuments commémoratifs. Or, un groupe du secteur privé présente un projet qui permet de le faire dans un domaine en particulier. On pourrait penser que Patrimoine Canada s'intéresse à la question et propose des projets complémentaires dans d'autres domaines. Nous devrions aussi transmettre ce message au ministère, en plus du rapport.

Le sénateur Day: Monsieur le président, il serait risqué de suggérer dans une lettre que le secteur privé supporte la totalité des coûts. Cela pourrait en effet créer des attentes qui mettraient le succès du projet en péril.

Having said that, Senator Atkins may well have his opportunity, if we do not get the type of response through a debate in the chamber and through the letters that we intend to send out. If we do not get an appropriate response, then the next step for the subcommittee should be to bring the various ministers in here and find out whether this is a ministerial decision or a deputy ministerial decision. At that point, Senator Atkins will have a chance to ask the question.

Senator Meighen: That is well said. If we proceed as outlined we do not forego the option that Senator Atkins would like to exercise. He will be able to do it in due course, if necessary.

The Chairman: Honourable senators, there is a motion before us that we adopt the report of the Subcommittee on Veterans Affairs. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Opposed?

Is there any other business before the committee at this time?

If not, then I should like to thank colleagues, as well as Mr. Southam and his group for attending here and giving us an opportunity to deal with this issue.

The committee adjourned.

Ceci dit, le sénateur Atkins aura peut-être sa chance, si par suite d'un débat dans la salle et des lettres que nous comptons envoyer, nous n'obtenons pas la réponse que nous attendons. En pareil cas, le sous-comité devrait convoquer les différents ministres et déterminer s'il s'agit d'une décision ministérielle ou sous-ministérielle. C'est à ce moment-là que le sénateur Atkins pourra poser sa question.

Le sénateur Meighen: Bien dit. Si nous procédons tel que prévu nous n'excluons pas nécessairement l'option proposée par le sénateur Atkins. Il pourra la proposer, le cas échéant.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes saisis d'une motion nous demandant d'adopter le rapport du Sous-comité des anciens combattants. Est-ce d'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Contre?

Y a-t-il d'autres points à l'ordre du jour?

Sinon, je tiens à remercier mes collègues, ainsi que M. Southam et son groupe pour avoir assisté et nous avoir donné l'occasion de traiter de cette question.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, January 6, 2003 (*in camera*)
Monday, January 27, 2003

Issue No. 7

Seventh and eighth meetings on:
Examination on the need for
a national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 6 janvier 2003 (à huis clos)
Le lundi 27 janvier 2003

Fascicule n° 7

Septième et huitième réunions concernant:
L'étude sur la nécessité d'une
politique nationale sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, January 6, 2003
(13)

[English]

The Standing Senate committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 10 a.m. in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Kenny, Meighen and Wiebe (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Veronica Morris, Office of Senator Kenny; Daniel Charbonneau, Committee Clerk; Marcy Zlotnick, Committee Clerk; and Sarah Johnson, Page; Joanne Lavigne, Console Operator; Harriett Smith, Interpreter and Huguette Lemieux, Interpreter.

The committee proceeded to consider a draft report.

At 1:15 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, January 6, 2003
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 1:30 p.m. in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Kenny, Meighen and Wiebe (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Mr. Paul Dingleline, National Security Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Jennifer Hartley, Office of Senator Smith, P.C.; Veronica Morris, Office of Senator Kenny; Daniel Charbonneau, Committee Clerk; and Ashley Deslauriers, Page; Michel Lapensée, Console Operator; Carole Chénier and M. Cousineau, Interpreters.

The committee proceeded to consider a draft report.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 6 janvier 2003
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 10 heures, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Kenny, Meighen et Wiebe (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grand Purves et John Christopher, attachés de recherche; le major général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller national pour la sécurité; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; Veronica Morris, du bureau du sénateur Kenny; Daniel Charbonneau et Marcy Zlotnick, greffiers du comité; et Sarah Johnson, page; Joanne Lavigne, pupitreuse; Harriett Smith et Huguette Lemieux, interprètes.

Le comité étudie l'ébauche d'un rapport.

À 13 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 6 janvier 2003
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 13 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Kenny, Meighen et Wiebe (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et John Christopher, attachés de recherche; le major général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; M. Paul Dingleline, conseiller national pour la sécurité; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; Jennifer Hartley, du bureau du sénateur Smith, c.p.; Veronica Morris, du bureau du sénateur Kenny; Daniel Charbonneau, greffier du comité; et Ashley Deslauriers, page; Michel Lapensée, pupitreux; Carole Chénier et M. Cousineau, interprètes.

Le comité étudie l'ébauche d'un rapport.

At 7:50 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

REGINA, Monday, January 27, 2003

(15)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 3 p.m. in Room Umbria, Delta Regina Hotel, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Day, Forrestall, Kenny, Smith, P.C. and Wiebe (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Chief Warrant Officer (ret'd) Maurice Dessureault.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the Committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.)

WITNESSES:

From the City of Regina:

Mr. Cal Johnston, Chief of Police;

Mr. Clive Weighill, Deputy Chief;

Mr. Jack Lichtenwald, Chief, Regina Fire Department;

Mr. Dave Quick, Coordinator, Emergency Planning;

Mr. Ken Luciak, Director, Emergency Medical Services.

Mr. Johnston made a statement and with Messrs. Weighill, Lichtenwald, Quick and Luciak responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the Committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- ["Training Academy / L'École de la formation" by the Royal Canadian Mounted Police] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 7 "23")
- ["Briefing notes for Senate Committee on National Security and Defence" by the City of Regina, Regina, January 27, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 7 "24")

À 19 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REGINA, le lundi 27 janvier 2003

(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 15 heures, dans la salle Umbria de l'hôtel Delta Regina, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Day, Forrestall, Kenny, Smith, c.p. et Wiebe (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; le major général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; l'adjudant chef à la retraite Maurice Dessureault.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité examine la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De la Ville de Regina:

M. Cal Johnston, chef de police;

M. Clive Weighill, chef adjoint;

M. Jack Lichtenwald, chef du Service des incendies;

M. Dave Quick, coordonnateur de la Planification d'urgence;

M. Ken Luciak, directeur des Services médicaux d'urgence.

M. Johnston fait une déclaration puis, avec l'aide de MM. Weighill, Lichtenwald, Quick et Luciak, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès de la greffière:

- «Training Academy/L'École de la formation» par la Gendarmerie royale du Canada] (Pièce n° 5900-2.37/N2-SS-1, 7«23»)
- «Notes d'information pour le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense» par la ville de Regina, Regina, le 27 janvier 2003] (Pièce n° 5900-2.37/N2-SS-1, 7«24»)

At 4:35 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

REGINA, Monday, January 27, 2003
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 7 p.m. in Room Umbria, Delta Regina Hotel, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Day, Forrestall, Kenny, Smith, P.C. and Wiebe (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Chief Warrant Officer (ret'd) Maurice Dessureault.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the Committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES

As a panel:

Lieutenant-Colonel Colin King, Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina) and

Deputy Commanding Officer, Major Murray Allan;

Lieutenant-Colonel Doug Penner, Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment (Saskatoon);

Major Bill Green, Commanding Officer, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw);

Lieutenant Commander Robert Chow, Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon);

Lieutenant Commander Linda Mushanski, Commanding Officer, HMCS *Queen* (Regina).

Lieutenant-Commander Chow made a statement and responded to questions.

Lieutenant-Commander Mushanski made a statement and responded to questions.

Major Green made a statement and answered questions.

Lieutenant-Colonel Penner made a statement and answered questions.

À 16 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REGINA, le lundi 27 janvier 2003
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 19 heures, dans la salle Umbria de l'hôtel Delta Regina, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Forrestall, Kenny, Smith, p.c. et Wiebe (6).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; le major général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal, le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; l'adjudant chef à la retraite Maurice Dessureault.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité étudie la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Participants:

Le lieutenant colonel Colin King, commandant, Royal Regina Rifles (Regina);

Le major Murray Allan, commandant adjoint;

Le lieutenant colonel Doug Penner, commandant, North Saskatchewan Regiment (Saskatoon);

Le major Bill Green, commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw);

Le capitaine de corvette Robert Chow, commandant, NCSM *Unicorn* (Saskatoon);

La capitaine de corvette Linda Mushanski, commandant, NCSM *Queen* (Regina).

Le capitaine de corvette Chow fait une déclaration et répond aux questions.

La capitaine de corvette Mushanski fait une déclaration et répond aux questions.

Le major Green fait une déclaration et répond aux questions.

Le lieutenant colonel Penner fait une déclaration et répond aux questions.

Lieutenant-Colonel King made a statement and with Major Allan answered questions.

Pursuant to the motion adopted by the Committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [“HMCS *Queen*, Regina, January 27, 2003” by Lieutenant-Commander Linda Mushanski] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 7 “25”)
- [“HMCS *Unicorn*, Regina, January 27, 2003” by Lieutenant-Commander Robert Chow] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 7 “26”)
- [“Speaking notes for Lieutenant Colonel Doug Penner, Commanding Officer of The North Saskatchewan Regiment” Regina, January 27, 2003 (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 7 “27”)
- [“Speaking notes for Lieutenant Colonel Colin King, Commanding Officer of The Royal Regina Rifles” Regina, January 27, 2003 (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 7 “28”)

At 9:17 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

Le lieutenant colonel King fait une déclaration puis, aidé du major Allan, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès de la greffière:

- [«NCSM *Queen*, Regina, 23 janvier 2003» par la capitaine de corvette Linda Mushanski] (pièce n° 5900-2.37/N2-SS-1,7 «25»)
- [«NCSM *Unicorn*, Regina, 27 janvier 2003» par le capitaine de corvette Robert Chow] (pièce n° 5900-2.37/N2-SS-1,7 «26»)
- [«Notes d'information du lieutenant colonel Doug Penner, commandant, North Saskatchewan Regiment», Regina, 27 janvier 2003] (pièce n° 5900-2.37/N2-SS-1,7 «27»)
- [«Notes d'information du lieutenant colonel Colin King, commandant, Royal Regina Rifles», Regina, 27 janvier 2003] (pièce n° 5900-2.37/N2-SS-1,7 «28»)

À 21 h 17, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

REGINA, Monday, January 27, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 3 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny, I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate left is the deputy chair of the committee, the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth as their member of the House of Commons for 25 years and for the past 12 years as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the future of the Canadian Forces, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

On my right is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan, one of Saskatchewan's leading citizens, who was instrumental in persuading us to come here today. He has been a highly successful farmer, a member of the Saskatchewan Legislative Assembly and Lieutenant Governor of Saskatchewan. In the Senate, he is the deputy chair of the Senate Committee on Agriculture and Forestry. Currently, that committee is looking at the impact of climate change on farming and forestry practices across the country.

At the far end of the table is Senator David Smith from Ontario. A lawyer by training, he is a distinguished practitioner in municipal, administrative and regulatory law. In the 1970s, he was elected as councillor and deputy mayor of Toronto, and was a Member of the House of Commons from 1980 to 1984. Senator Smith also serves on the Senate Legal and Constitutional Affairs Committee and on the Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Beside him is Senator Norman Atkins, who has a strong background in the field of communications. He served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. During his time as a senator, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans and is a member of the Subcommittee on Veterans Affairs. Currently, he serves as chair of the Senate Conservative caucus. He is also deputy chair of the Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

TÉMOIGNAGES

REGINA, le lundi 27 janvier 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 15 heures pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Je suis très heureux de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny, je suis sénateur de l'Ontario et président de ce comité.

À ma gauche immédiate se trouve le vice-président du comité, le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Michael Forrestall. Le sénateur Forrestall a été au service des électeurs de Dartmouth à titre de député pendant 25 ans et continue de le faire à titre de sénateur depuis voilà 12 ans. Tout au cours de sa carrière parlementaire, il s'est toujours beaucoup intéressé à tout ce qui concerne la défense, ayant siégé à plusieurs comités parlementaires, y compris le comité mixte spécial de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes, et ayant aussi représenté le Canada à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

À ma droite se trouve le sénateur Jack Wiebe de la Saskatchewan, qui est un personnage marquant de sa province et a joué un rôle prépondérant dans notre décision de venir vous parler aujourd'hui. Non seulement le sénateur Wiebe a connu énormément de succès en tant qu'agriculteur, mais il a été membre de l'Assemblée législative de la Saskatchewan et lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan. Au Sénat, il occupe actuellement le poste de vice-président du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts. En ce moment, ce comité mène une étude sur l'incidence du changement climatique sur les pratiques agricoles et forestières dans l'ensemble du pays.

À bout de la table se trouve le sénateur David Smith de l'Ontario. Avocat de formation, il exerce le droit avec distinction dans ses domaines de spécialisation, soit le droit municipal, administratif et réglementaire. Dans les années 70, il a été élu conseiller et maire adjoint de Toronto, et député de la Chambre des communes de 1980 à 1984. Le sénateur Smith siège également au Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles et au Comité du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

À ses côtés se trouve le sénateur Norman Atkins, dont le domaine de grande expertise est le secteur des communications. Il a agi à titre de conseiller auprès de l'ancien premier ministre Davis de l'Ontario. Depuis qu'il est sénateur, il défend avec passion la cause des anciens combattants de la marine marchande canadienne et il siège au Sous-comité des affaires des anciens combattants. À l'heure actuelle, il est président du caucus conservateur au Sénat. Il occupe également le poste de vice-président du Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration.

On my far left, at the end of the table, is Senator Joe Day from New Brunswick. Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College, Kingston, an L.L.B. from Queen's University, and a Master of Laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career as a private practice attorney. Senator Day is deputy chair of the Senate Committee on National Finance and a member of the Senate Committee on Transport and Communications. In addition, he serves as deputy chair of our own Subcommittee on Veterans Affairs.

Beside him is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers and an international standard-bearer for Canadian culture. A Juno award winner, he was the host of The Tommy Banks Show from 1968 to 1973. He is the chair of the Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, that committee is studying Bill C-5, the proposed Species at Risk Act.

This committee has worked on a number of reports, notably the following: "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was published in September 2002; a report entitled "For an extra 130 bucks...Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up," published in November 2002; and the most recent, "The Myth of Security at Canada's Airports," published in January 2003.

Today, we continue our study on national security by focussing on the work of first responders. In times of national emergencies or disasters, we look to you to respond quickly and effectively.

We look forward to hearing from the Chief of the Regina Police Service about the city's plans for dealing with emergencies and the relationship with officials at other levels of government, especially the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness in Ottawa.

Chief Johnston, the last time we met, I believe, was when the Illegal Drugs Committee was in Regina. We had the fortune of your testimony at that time. It is a pleasure to see you again. I would ask you to introduce the officials who are here with you, and then it is my understanding that you have an opening statement.

The floor is yours, sir.

Mr. Cal Johnston, Chief of Police, City of Regina: The Regina Police Service has asked certain people to join us here today to better answer any questions that you might have. We have a brief prepared statement, following which I think it might best serve everyone if we could respond to any concerns or questions that you may carry with you or that arise from these comments.

À mon extrême gauche, au bout de la table, se trouve le sénateur Joe Day du Nouveau-Brunswick. Le sénateur Day est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal à Kingston, d'un baccalauréat en droit de l'Université Queen's, et d'une maîtrise en droit d'Osgoode Hall. Avant d'être nommé au Sénat en 2001, il avait connu beaucoup de succès à titre d'avocat d'exercice privé. Le sénateur Day est actuellement vice-président du Comité sénatorial des finances nationales et siège au Comité sénatorial des transports et des communications. De plus, il est vice-président de notre Sous-comité des affaires des anciens combattants.

À ses côtés se trouve le sénateur Tommy Banks de l'Alberta. Le sénateur Banks est bien connu des Canadiens pour avoir été un de nos artistes les plus doués et talentueux et le porte-étendard international de la culture canadienne. Récipiendaire d'un prix Juno, il a animé le Tommy Banks Show de 1968 à 1973. Il est actuellement président du Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. En ce moment, ce comité examine le projet de loi C-5, Loi concernant la protection des espèces sauvages en péril au Canada.

Le comité a préparé plusieurs rapports, à savoir: «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», publié en septembre 2002; un rapport intitulé «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut», publié en novembre 2002; et notre plus récent rapport intitulé «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», publié en janvier 2003.

Aujourd'hui nous poursuivons notre étude de la sécurité nationale en nous intéressant tout particulièrement au travail du personnel de première intervention. À l'occasion de situations d'urgence ou de catastrophes d'envergure nationale, nous comptons sur vous pour intervenir rapidement et efficacement.

Nous avons d'ailleurs hâte d'entendre les propos du chef du Service de police de Regina concernant le plan d'intervention de la Ville en cas d'urgence et ses rapports avec les représentants d'autres paliers de gouvernement, notamment le Bureau de protection des infrastructures essentielles et de la protection civile à Ottawa.

Chef Johnston, si je ne m'abuse, nous vous avons rencontré la dernière fois dans le cadre des audiences du Comité spécial sur les drogues illicites qui se tenait ici à Regina. Nous avons eu la chance de recevoir vos témoignages à cette occasion, et nous sommes très heureux de vous revoir. Auriez-vous donc l'obligeance de nous présenter vos collaborateurs, et ensuite, je crois savoir que vous avez une déclaration liminaire.

Vous avez la parole.

M. Cal Johnston, chef de police, Ville de Regina: Le Service de police de Regina a demandé à certaines personnes de se joindre à nous cet après-midi pour répondre éventuellement à vos questions. Nous avons une brève déclaration liminaire, après quoi je pense que nous pourrions surtout vous être utiles en répondant à vos questions ou à toute préoccupation que pourraient susciter nos observations.

I am joined today by the Chief of the Regina Fire Department, Mr. Jack Lichtenwald, the Director of Emergency Medical Services for Regina, Mr. Ken Luciak, the Deputy Chief, Mr. Clive Weighill, who was your host this afternoon as you looked at some of the emergency equipment behind police headquarters and in the garage, and by Mr. Dave Quick, the coordinator for the City of Regina for emergency planning.

As a group, we represent in this community the people who would be in charge of the first response. Our capability to respond to a chemical, biological, radiological or nuclear, or CBRN, incident rests with these local agencies. Their expertise and first-hand knowledge should assist in providing your committee with an accurate assessment of our current state of readiness and future requirements.

Our first responders are well trained and equipped to deal with major disasters, for example, a severe storm, train derailment, air crash, et cetera. We have a cohesive working relationship with each other. Our agencies regularly hold joint training exercises to ensure a coordinated emergency response. Although we have a good capability to react to natural disasters and hazardous materials incidents, we have a limited capability to handle chemical, biological, radiological or nuclear terrorism. If a major biological, chemical or radiological disaster were to happen in Regina, the combined City of Regina emergency capability could only handle the bare essentials of first response. Our responders would contain the scene, monitor the threat and evacuate a safe radius around the site. We would then have to call for help through the province to the federal government to neutralize the threat, decontaminate victims and environmentally cleanse the site.

We wish to acknowledge the receipt of \$204,000 from the Joint Emergency Preparedness Program, JEPP. That funding, \$18,000 to the police and \$186,000 to the fire department, went toward the purchase of first responders' personal protective suits, chemical and radiation monitoring units, and decontamination equipment. We await training sponsored by the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness in the use of this equipment. Emergency Medical Services also received an additional \$80,000, primarily for decontamination.

Prior to the receipt of this equipment, we had limited capability to decontaminate first responders and could only decontaminate a few victims. When we become trained with the new equipment,

Je suis accompagné aujourd'hui du chef du Service des incendies de Regina, M. Jack Lichtenwald, du directeur des Services médicaux d'urgence de Regina, M. Ken Luciak, du chef adjoint, M. Clive Weighill, qui vous a montré le matériel d'urgence qui se trouve derrière notre poste de police et au garage lors de votre visite cet après-midi, et de M. Dave Quick, coordonnateur de la Planification d'urgence pour la ville de Regina.

En tant que groupe, nous représentons l'ensemble des personnes responsables de la première intervention en cas d'urgence. C'est à ces organismes locaux que nous faisons appel en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire. Leur expertise et leurs connaissances directes des mesures d'intervention qui s'imposent dans de telles situations devraient aider votre comité à se faire une idée juste de notre état actuel de préparation et de nos besoins futurs dans ce domaine.

Nos secouristes opérationnels et agents de première intervention sont bien formés et bien équipés pour intervenir en cas de grandes catastrophes — par exemple, une grosse tempête, un déraillement, l'écrasement d'un avion, et cetera. Nous entretenons une relation de travail très étroite les uns avec les autres. Nos organismes organisent régulièrement des exercices de formation et d'entraînement conjoints pour être à même d'assurer une intervention d'urgence bien coordonnée. Bien que nous ayons une bonne capacité de réaction en cas de catastrophes naturelles ou de déversements de matières dangereuses, notre capacité d'intervenir lors d'actes terroristes impliquant l'utilisation d'agents chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires. En cas de désastres biologiques, chimiques ou radiologiques à Regina, l'ensemble des secouristes opérationnels et agents d'intervention immédiate de la Ville de Regina pourraient assurer au grand maximum une première intervention de base. Nos secouristes seraient à même de prendre des mesures de confinement, de suivre l'évolution de la menace et d'évacuer la zone jugée dangereuse autour du site. Mais nous serions obligés ensuite de nous adresser à la province pour obtenir l'aide du gouvernement fédéral afin de neutraliser la menace, d'assurer la décontamination des victimes et de dépolluer le site.

D'ailleurs, nous tenons à vous signaler le financement que nous avons reçu en vertu du Programme conjoint de protection civile (PCPC), soit la somme de 204 000 \$. Ce financement — soit 18 000 \$ pour la police et 186 000 \$ pour le service des incendies — a permis d'acheter des ensembles de protection individuels pour les secouristes opérationnels, du matériel de surveillance et de détection radiologique et chimique, et de l'équipement de décontamination. Nous attendons de recevoir la formation parrainée par le Bureau de protection de l'infrastructure essentielle et de protection civile sur l'utilisation de ce matériel. Les services médicaux d'urgence ont également reçu 80 000 \$, notamment pour les opérations de décontamination.

Avant de posséder cet équipement, notre capacité de décontaminer les secouristes et les victimes était fort limitée. Mais lorsque nous aurons bénéficié de la formation requise sur

we should have the capability for decontamination of first responders and approximately 500 victims. We recommend the continuation of funding and training from JEPP.

As evidenced during your tour of our emergency response equipment and vehicles, our municipality and corporate donors have already spent large amounts of money for emergency preparedness. Municipalities do not have the financial capacity to fund the amount of money required to detect, respond to or mass-decontaminate victims should a CBRN incident occur. The cost related to the environmental cleanup is well beyond the capacity of a municipality.

In the area of training, we recommend that a train-the-trainer program be further developed through the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness. If a portion of our personnel could receive initial CBRN training, we have the systems and capability to continue the training to all of our personnel. The train-the-trainer approach strengthens the understanding and expertise of our personnel and enhances the overall effectiveness of our services. As seen in the September 11, 2001, incident in New York, it will be local agencies that are first on the scene. Those early minutes and hours of response are critical, as they hold the greatest opportunity for mitigating the negative effects of an incident.

In relation to emergency medical services, we require a greater capability for decontamination of victims. Our ability to perform this function on a large scale is still very limited. A terrorist incident, as opposed to an industrial-site event, is more likely to involve a large number of affected people. Mass decontamination is one of the most expensive endeavours, as it requires the addition and/or construction of new facilities to our hospitals, not to mention the equipment and training.

In connection with a coordinated response to a CBRN occurrence, we propose a regional concept. Consideration should be given to funding two centres within the province, one in the north and one in the south. As well, well-equipped and trained first-response teams should be created. This concept would allow resources to be concentrated, while balancing the recognition that local first responders would be the first to encounter a major incident.

In our circumstances, a regional approach would create a higher response capacity as opposed to a lesser capability resulting from a thin dispersal of scarce resources to a number

l'utilisation du nouveau matériel, nous devrions avoir la capacité de décontaminer les secouristes opérationnels ainsi qu'environ 500 victimes. Nous recommandons par conséquent le maintien du financement et de la formation qui sont assurés en vertu du PCPC.

Comme vous avez pu le constater lorsqu'on vous a montré notre matériel et nos véhicules de première intervention, notre municipalité ainsi que diverses entreprises, sous forme de dons, ont déjà investi des sommes importantes dans la protection civile. Les municipalités n'ont pas la capacité budgétaire nécessaire pour financer des opérations de détection, de première intervention ou de décontamination massive des victimes en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN). De plus, le coût de la dépollution qui s'impose à la suite d'un tel incident dépasse de loin la capacité financière d'une municipalité.

En ce qui concerne la formation, nous recommandons que le Bureau de protection des infrastructures essentielles et de la protection civile élargisse le programme de formation des formateurs. Si une certaine proportion de notre personnel avait la possibilité de recevoir la formation initiale sur l'intervention d'urgence en cas d'incident CBRN, nos systèmes sont tels que nous aurions la capacité d'assurer cette même formation à l'ensemble de notre effectif. Une approche axée sur la formation de formateurs permettrait d'approfondir les connaissances et l'expertise de notre personnel et d'améliorer l'efficacité globale de nos services. Comme nous avons pu le constater lors des événements du 11 septembre 2001 à New York, les services locaux sont les premiers à intervenir. Les premières minutes et heures d'intervention sont critiques, car c'est durant cette période que les chances d'atténuer les conséquences négatives d'un incident sont les plus grandes.

Pour ce qui est des services médicaux d'urgence, nous avons besoin d'accroître notre capacité de décontamination des victimes. Nos moyens d'action à cet égard, surtout quand il s'agit d'opérations à grande échelle, demeurent très limités. Un attentat terroriste, par opposition à un incident dans un site industriel, est plus susceptible de faire un grand nombre de victimes. Les opérations de décontamination massives sont parmi les opérations les plus coûteuses, puisqu'elles supposent l'acquisition ou la construction de nouvelles installations pour nos hôpitaux, sans parler de l'équipement et de la formation qui seraient également requis.

S'agissant d'une intervention coordonnée en cas d'incident CBRN, nous recommandons une approche régionalisée. À notre avis, on devrait envisager de financer deux centres dans la province, un dans le nord, et l'autre dans le sud. De plus, il convient de créer des équipes de première intervention bien équipées et bien entraînées. Une telle approche permettrait de concentrer les ressources, tout en reconnaissant que les secouristes opérationnels locaux seraient forcément les premiers à intervenir en cas d'incident majeur.

Dans nos circonstances actuelles, l'adoption d'une approche régionale aurait pour effet d'accroître notre capacité d'intervention plutôt que de la diminuer, comme ce serait le cas

of smaller communities. This approach would necessitate the creation of umbrella agreements, charting response, liability and fiscal obligations.

As has been stated, there is a need for balance and forethought in building our capacity to respond effectively, and this may differ across Canada, depending upon the circumstances and characteristics of local environments.

One critical area that requires consideration is the need for direct communication to and from federal government agencies such as National Defence and the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness by municipalities. We are currently constrained because communication must come through the province. The province does not have responsibility for, nor does it maintain, a first-response capacity. A new structure and process should be considered to expedite communications in both directions.

The municipalities are the first level of government to respond to an occurrence and yet we are not able to connect directly with federal-funding and information-providing agencies. We need information related to any actual terrorist threat to the province and the city. The Regina Police Service has an integrated criminal intelligence unit with the Royal Canadian Mounted Police and excellent working relationships with the Canadian Security Intelligence Service, CSIS, and Criminal Intelligence Service Canada, CISC. They forward information to us on a regular basis. As best we know, they have not received a Saskatchewan threat assessment. Has any agency performed a terrorist threat assessment on the province or on the city? The intelligence agencies we have regular contact with do not have such an assessment.

Most large-scale critical incidents, either threatened or actual, occur at the community level, for example, a severe storm, a train disaster, et cetera. We can prepare for them as a municipality.

Threats to national defence are monitored through the higher levels of government. However, a terrorist incident, if one were to occur, would likely happen within a local jurisdiction. At the community level, we need information regarding vulnerability and potential targets so that we can adequately prepare.

There is a significant volume of information related to terrorism in the United States. To date, our local municipality has received very little information from the Office of Critical

si des ressources rares étaient distribuées un peu partout dans un grand nombre de petites localités. Une telle approche suppose aussi la conclusion d'accords cadres définissant les mesures d'intervention, les responsabilités des intervenants et les obligations financières des uns et des autres.

Comme d'autres l'ont déjà dit, un bon équilibre et de la prévoyance sont nécessaires si nous souhaitons accroître notre capacité d'intervenir efficacement, et la situation peut varier d'une région du pays à l'autre, selon les circonstances et les caractéristiques particulières des localités.

Une question critique qui nécessite une attention particulière est le besoin de communication directe entre des organismes fédéraux tels que la Défense nationale et le Bureau de protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, et les municipalités. À l'heure actuelle, nous trouvons contraignant d'avoir à nous adresser d'abord à la province, alors que cette dernière n'est pas responsable de l'intervention d'urgence et ne possède aucune capacité dans ce domaine. Il faudrait par conséquent envisager de créer une nouvelle structure et un nouveau processus permettant d'accélérer les communications dans les deux sens.

Bien que les municipalités soient les premières autorités gouvernementales à devoir réagir lorsqu'un incident se produit, nous sommes dans l'impossibilité d'entretenir des rapports directs avec les organismes fédéraux qui assurent le financement des activités d'intervention et communiquent de l'information à ce sujet. Or nous avons besoin d'information concernant toute menace terroriste qui peut concerner notre province et notre ville. Le Service de police de Regina et la Gendarmerie royale du Canada ont une unité intégrée de renseignement criminel et entretiennent d'excellentes relations avec le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et le Service canadien des renseignements criminels (SCRC). Ils nous communiquent régulièrement de l'information. À notre connaissance, ils n'ont pas reçu d'évaluation des menaces pour la Saskatchewan. L'un des organismes actuellement en place aurait-il fait une évaluation des menaces terroristes dans la province ou dans cette ville? Les organismes de renseignement avec lesquels nous communiquons régulièrement ne possèdent pas une telle évaluation.

La plupart des incidents critiques de grande échelle, potentiels ou réels se produisent dans les collectivités elles-mêmes — c'est-à-dire, un grand orage, un accident ferroviaire, et cetera. Au niveau de la municipalité, nous pouvons nous préparer pour de tels incidents.

Par contre, la surveillance des incidents pouvant constituer une menace à la sécurité nationale se fait à des paliers de gouvernement supérieurs. Mais rappelons-nous que s'il devait y avoir un attentat terroriste, c'est la collectivité qui serait la plus directement touchée. Par conséquent, nous avons besoin d'information, au niveau de la collectivité, sur les points les plus vulnérables et les cibles potentielles pour être en mesure de nous préparer convenablement.

Il existe beaucoup d'information concernant le terrorisme aux États-Unis. Mais jusqu'ici, notre municipalité a reçu très peu d'information de la part du Bureau de protection des

Infrastructure Protection and Emergency Preparedness. The last official documentation we received on the topic of terrorism through this entity was the National Counter Terrorism Plan authored in the early 1990s.

We acknowledge that in many cases it is perhaps not feasible for us to receive protected information or lengthy, in-depth assessments. A possible solution might be the regular distribution of short bulletins from National Defence, OCIPEP and/or CSIS, briefly outlining specific threats and global trends. These pieces of information would allow us to harden targets and better plan responses for any potential incidents. We are responsible for reacting should a CBRN occurrence happen in Regina, yet we are probably the least prepared, information wise.

In conclusion, we have an excellent capability to handle natural and hazardous-material incidents. Our city has received funding from the Joint Emergency Preparedness Program, which has improved safety for our first responders and given us some capability for decontamination of victims.

Our recommendations to the committee are the following: (1) continuation of the Joint Emergency Preparedness Program to supply equipment and training to municipalities; (2) use of the train-the-trainer approach to build and sustain local expertise; (3) creation of additional decontamination facilities for victims of CBRN incidents; (4) utilization of a suitably balanced regional approach for the allocation of resources and expertise through first-response teams; (5) creation of a new structure and process that facilitates direct communication between federal and municipal agencies; and (6) distribution of intelligence bulletins and threat assessments for the province and local areas, for example, the City of Regina.

On behalf of the Regina Fire Department, Emergency Medical Services, Emergency Planning and the Regina Police Service, I should like to thank your committee for coming to Regina to hear our concerns and our recommendations.

Senator Wiebe: Let me first thank Chief Johnston and the rest of you for the informative, though short, tour we had today. What my colleagues and I saw certainly was very impressive, and we congratulate you on the work that you have done.

When this committee first started, we met with the officials from the newly formed OCIPEP. On first listening to them, we had the feeling that everything was under control in this country,

infrastructures essentielles et de la protection civile. Le dernier document officiel sur le terrorisme que nous avons reçu du BPIEPC était le Plan national de lutte contre le terrorisme élaboré au début des années 90.

Nous nous rendons bien compte que dans bien des cas, il n'est peut-être pas possible de nous faire parvenir des renseignements protégés ou de longues évaluations détaillées. Une solution possible consisterait peut-être à nous communiquer régulièrement les petits bulletins préparés par la Défense nationale, le BPIEPC ou le SCRS, ou les deux, expliquant brièvement la nature de menaces précises et les tendances mondiales à cet égard. Cette information nous permettrait de mieux définir les cibles potentielles et de mieux planifier notre intervention en cas d'incidents. C'est à nous qu'incombe la responsabilité d'intervenir en cas d'incident CBRN à Regina, mais en réalité, nous sommes sans doute les autorités les moins bien préparées, du moins en ce qui concerne l'information que nous possédons.

En conclusion, notre capacité d'intervention en cas de catastrophes naturelles ou de déversements de matières dangereuses est excellente. Notre ville a reçu des crédits dans le cadre du Programme conjoint de protection civile, ce qui a permis d'assurer une meilleure protection pour nos secouristes et agents de première intervention et de renforcer notre capacité de décontamination des victimes.

Voici donc les recommandations que nous soumettons à l'examen du comité: 1) le maintien du Programme conjoint de protection civile afin de fournir aux municipalités le matériel et la formation requis; 2) l'adoption de l'approche consistant à former des formateurs afin de renforcer et de maintenir l'expertise locale; 3) la création d'installations additionnelles de décontamination des victimes d'incidents CBRN; 4) l'adoption d'une approche régionale équilibrée pour la distribution des ressources et de l'expertise appropriées par le biais des équipes de première intervention; 5) la création d'une nouvelle structure et d'un nouveau processus permettant de faciliter les communications directes entre les organismes fédéraux et municipaux; et 6) la communication de bulletins de renseignement et d'évaluation de menaces pour la province et les différentes localités — par exemple, la ville de Regina.

Au nom du Service des incendies de Regina, des Services médicaux d'urgence, du Service de planification d'urgence et du Service de police de Regina, je tiens à remercier les membres du comité d'être venus à Regina pour entendre notre point de vue et nos recommandations.

Le sénateur Wiebe: Permettez-moi tout d'abord de remercier le chef Johnston et tous ses collaborateurs pour la visite rapide mais très informative dont nous avons bénéficié aujourd'hui. Ce que moi et mes collègues ont observé était fort impressionnant, et nous vous félicitons du travail que vous avez réalisé dans ce domaine.

Lorsque le comité a lancé son étude, nous avons d'abord rencontré les représentants du Bureau de protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

in terms of terrorist attacks and emergencies and first responders; however, after a considerable amount of questioning, that was certainly not our feeling.

That was reinforced today by your comments, in which you say:

To date, our local municipality has received very little information from the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness. The last official documentation we received on the topic of terrorism through this entity was the National Counter Terrorism Plan authored in the early 1990s.

Part of the reason for this committee is that that is certainly our feeling, and we feel that something must be done to turn that around.

You mentioned that communication is necessary between the federal and provincial authorities, as well as infrastructure funding, funding for training and national guidelines. You gave us a breakdown of some of the things that you would like to see this committee recommend.

What is your idea of a perfect world? We may not be able to achieve that in Canada, but nevertheless that is my question is.

Mr. Johnston: I will make a few remarks, after which I will turn to Mr. Quick for some comments on his relationship. As well, my colleagues from the fire department or EMS may wish to talk about that perfect world.

In a perfect world, a first-response capacity, which resides at a municipal level and is generally funded through a municipal tax base and those structures, would know what to do in the case of most emergencies. The first responders would have very real connections to deeper resources should the need arise, both provincially and federally, especially through the military. They would know that those would be there and available quickly. Hence, in a perfect world, one would want to build that capacity, in terms of training and equipment, although there would be reasonable limits to that.

What is more important, however, is the recognition that, although there would be a federal level of responsibility for gathering intelligence and making plans and ensuring preparedness, short of, perhaps, war or an extreme national security emergency, the actual service will be delivered by the people in front of you today, together with the people you met today at the police station and those from the fire department and EMS. Those are the people who deal with these issues, and they are the people in need of being informed.

nouvellement créé. Au début, nous avions le sentiment que la situation était bien normale au Canada en ce qui concerne notre capacité d'intervention en cas d'urgence ou d'attentats terroristes et le degré de préparation de nos secouristes et agents de première intervention; cependant, après avoir posé beaucoup de questions, nous n'avions plus tellement cette impression-là.

Et vos remarques n'ont fait que renforcer ce sentiment, notamment parce que vous dites ceci:

Jusqu'à présent, notre municipalité a reçu très peu de formation du Bureau de protection des infrastructures essentielles et de la protection civile. Le dernier document officiel sur le terrorisme que nous avons reçu de la part du BPIEPC était le Plan national de lutte contre le terrorisme élaboré au début des années 90.

C'est d'ailleurs en partie ce sentiment qui a donné lieu à la création de ce comité, car nous sommes convaincus qu'il faut absolument prendre des mesures pour rectifier la situation.

Vous avez dit que les communications entre les autorités fédérales et provinciales sont essentielles, de même que des crédits pour le renforcement de l'infrastructure et pour la formation, et des directives nationales. Vous nous avez énuméré les mesures qui devraient, à votre avis, faire partie des recommandations du comité.

Et quelle serait la situation idéale, à votre avis? Nous ne serons peut-être pas en mesure d'atteindre l'idéal au Canada, mais je vous pose la question quand même.

M. Johnston: Je voudrais faire quelques observations avant de demander à M. Quick de vous parler de la nature de ses rapports avec d'autres organismes. De plus, mes collègues du Service des incendies ou des Services médicaux d'urgence voudront peut-être vous parler de ce qui serait idéal en ce qui les concerne.

Dans un monde idéal, l'équipe de première intervention, qui relève des autorités municipales et dont les opérations sont généralement financées par le biais des impôts municipaux et de cette structure-là, saurait quoi faire dans la plupart des situations d'urgence. Les services d'intervention immédiate auraient aussi accès à des ressources plus importantes si le besoin s'en faisait sentir, à la fois aux niveaux provincial et fédéral, et notamment les Forces armées canadiennes. Ils sauraient que ces ressources existent et pourraient leur être fournies rapidement. Donc, dans un monde idéal, on souhaiterait renforcer cette capacité en matière de formation et de matériel, dans les limites du possible.

Ce qui me paraît plus important, toutefois, ce serait que l'on reconnaisse que même si les autorités fédérales ont la responsabilité de la collecte de renseignements, de la planification et de la protection civile, à moins qu'il ne s'agisse d'une guerre ou d'une urgence mettant en jeu la sécurité nationale, l'intervention d'urgence sera assurée par les personnes qui se trouvent en face de vous aujourd'hui, en collaboration avec les personnes que vous avez rencontrées aujourd'hui au poste de police et les secouristes du Service des incendies et des Services médicaux d'urgence. Voilà les personnes qui sont appelées à intervenir directement, et ce sont ces mêmes personnes qui ont besoin d'être bien informées.

Do we have a problem? What is the extent of that problem? Is there something to be concerned about? It will help us to better prepare both in an anticipatory sense and also mentally, in what we should do. I think we need to work carefully on those barriers.

I will turn it over to Mr. Dave Quick, just briefly.

Mr. Dave Quick, Emergency Planning Coordinator, City of Regina: First of all, I should like to indicate that we do have a good working relationship with OCIPEP. Obviously, the events of September 11 have created a completely new issue and a completely new threat to all of us, including OCIPEP. Since that time, we have been hoping that we would receive more information than we have. For us to do our planning at a community level, we need to know what we are planning for and therefore do risk assessment.

In the City of Regina, we plan for events such as major summer and winter storms and events related to hazardous materials. There is a refinery complex in the north end of our city. As well, major pipelines out of Alberta, including those that run down to the United States, run immediately through our city. The main railway line of the CPR runs right through the centre of town.

We know about all those issues, we work with all those organizations. The problem we are having related to CBRN or terrorism issues is the intelligence.

There should be intelligence at the federal level, because this is mainly an international issue. When we sit down and decide what it is we will do about a chemical or a biological threat, say, I would like to know what the threat is that I am dealing with. Hence, we are asking for information such as that. Is there a threat to the city of Regina; if so, what is it? If there is not a threat to the city of Regina, that would be nice to know also.

I do not think that OCIPEP is really the target that we should be looking at. OCIPEP is a conduit to us, no question about that, but the intelligence is obviously being created or obtained elsewhere. Sharing of that with us at a federal level would probably be a big help for them.

Mr. Jack Lichtenwald, Fire Chief, City of Regina: Certainly, I think it is important from the fire department's perspective in a perfect world that we continue to build on the programs that we operate and function within on a day-to-day basis.

Y a-t-il un problème à l'heure actuelle? Et quelle serait l'étendue du problème? Y a-t-il lieu de s'en inquiéter? Pour moi, le fait de se poser ces questions nous aidera à bien nous organiser dans le sens de tout prévoir et aussi de nous préparer mentalement, afin d'avoir une idée bien précise des mesures qui s'imposent. À mon avis, nous devons faire en sorte que ces barrières disparaissent.

Je vais maintenant demander à M. Dave Quick de faire quelques commentaires rapides.

M. Dave Quick, coordonnateur de la Planification d'urgence, Ville de Regina: Tout d'abord, j'aimerais préciser que nous avons une très bonne relation de travail avec le BPIEPC. Évidemment, les événements du 11 septembre ont créé une nouvelle donne et une nouvelle menace pour nous tous, y compris le BPIEPC. Depuis lors, nous espérons toujours recevoir plus d'information que celle qu'on nous a communiquée jusqu'à présent. Pour bien faire notre planification au niveau communautaire, il nous faut savoir sur quoi celle-ci doit porter pour que nous puissions procéder à une évaluation des risques.

À la Ville de Regina, notre planification tient compte d'événements tels que les grands orages d'été et d'hiver et les incidents liés aux matières dangereuses. Il y a une grande raffinerie dans le nord de la ville. De plus, les grands oléoducs qui partent de la province de l'Alberta, y compris ceux qui descendent jusqu'aux États-Unis, traversent complètement la ville. La principale ligne de chemin de fer du CPR traverse également le centre de Regina.

Nous sommes bien au courant de la nature des problèmes qui peuvent se poser dans ce contexte, et nous travaillons de près avec tous ces organismes. La difficulté que nous rencontrons en ce qui concerne les incidents CBRN ou les attentats terroristes, ce sont les renseignements.

Les renseignements à cet égard devraient être réunis au niveau fédéral, puisqu'il s'agit surtout d'une question internationale. Mais quand vient le moment de déterminer quelles mesures d'intervention seraient nécessaires pour contrer une menace chimique ou biologique, j'aimerais bien connaître la nature de la menace que je suis censé contrer. Voilà pourquoi nous demandons qu'on nous communique de tels renseignements. Existe-t-il une menace à la sécurité de la ville de Regina, et dans l'affirmative, quelle est cette menace? Et inversement, s'il n'existe aucune menace à la sécurité de la ville de Regina, j'aimerais bien le savoir.

À mon avis, on ne devrait pas s'attendre à ce que le BPIEPC assume cette responsabilité. Il ne fait aucun doute que le BPIEPC représente pour nous une voie de communication intéressante, mais il est clair que ces renseignements proviennent d'une autre source ou sont obtenus ailleurs. J'imagine qu'il trouverait bien utile de pouvoir partager cette information avec nous.

M. Jack Lichtenwald, chef du Service des incendies, Ville de Regina: Il ne fait aucun doute, en ce qui concerne le Service des incendies, que nous jugeons bien important, dans un monde idéal, que nous continuions d'élargir les programmes que nous exécutons et qui nous permettent de mieux mener nos opérations au jour le jour.

We see CBRN as an extension of our emergency daily response. From that perspective, the perfect world is continuing to work in a very coordinated way with Regina Police Service and Regina EMS to build our response and our capacities for a special environment that we traditionally have not prepared for.

We have prepared, from a fire department's perspective, for the industrial hazard response, for limited numbers of people. CBRN presents a whole other issue and that is the issue of exposure of hundreds of people. The intention of terrorists is not to affect an individual but to affect groups of individuals. Therefore, it is about expanding our services to meet the needs of those kinds of programs.

In a perfect world, anything that we commence we need to sustain. Sustainability, from a fire service's perspective, means things like maintenance of training, maintenance of equipment. We need to continue to support the individuals that have the greater capacity or the specialized needs.

One of the important areas in this coordinated approach and how we do that in our province is that there are various levels of capacity within our community.

Certainly from an awareness perspective, I think it is important that we educate the population as to how to deal with an immediate incident. That is at the awareness level. The community needs to be educated and familiar with these new kinds of threats of terrorism.

In the smaller communities, from an operational perspective it is the RCMP officer or the local volunteer fire department that has to have at least immediate first-response capacity, until somebody with greater levels of equipment, training and resources can come in and mitigate the incident.

From the technical level perspective, Chief Johnston has indicated that he believes in a north-south concept within the province, and we support that belief at the technical level. Also, there should be additional resources from areas beyond ourselves, be it DND, OCIPEP or other areas within our country, from where we could bring in specialist capabilities to support the technical capabilities that are developed within the municipality.

Those are some comments as far as a perfect world from the fire service's perspective.

Pour nous, les mesures d'intervention en cas d'incidents CBRN sont le prolongement de nos activités quotidiennes d'intervention d'urgence. Dans cette optique, on peut dire que le monde idéal continue à bien fonctionner grâce à une bonne coordination avec le Service de police de Regina et les Services médicaux d'urgence de Regina, afin qu'ensemble, nous arrivions à améliorer nos mesures et notre capacité d'intervention par rapport à un environnement spécial pour lequel nous n'avons pas été préparés par le passé.

Je peux vous affirmer que nous, au Service des incendies, nous avons de bonnes mesures d'intervention d'urgence pour les incidents liés aux risques professionnels, et ce pour un nombre de personnes limité. Or les incidents CBRN sont tout à fait différents en raison du problème de l'exposition potentielle de centaines de personnes aux matières dangereuses. Les terroristes qui commettent de tels actes ne cherchent pas à cibler une personne, mais plutôt des groupes de personnes. Par conséquent, il convient d'élargir nos services pour être à même de répondre aux besoins qui sous-tendent de tels programmes.

Dans un monde idéal, si on décide de prendre une initiative, il convient de faire le nécessaire pour que l'activité puisse être maintenue. Du point de vue du Service des incendies, la viabilité signifie qu'on continue à avoir accès à la formation et au matériel nécessaire. Cela suppose également qu'on continuera à soutenir les personnes qui ont une capacité accrue ou des besoins spécialisés.

L'un des facteurs importants à prendre en compte dans le contexte d'une démarche bien coordonnée est notre réflexion sur la façon d'assurer cette coordination et le fait qu'il existe différents niveaux de capacité au sein de notre collectivité.

Pour ce qui est de la sensibilisation de la population, je trouve qu'il est important d'éduquer les citoyens et de les renseigner sur la façon de réagir lorsqu'un incident se produit. Là on parle de conscientisation. Il faut donc sensibiliser les membres de la collectivité et les renseigner sur ces nouveaux types de menaces terroristes.

Dans les petites localités, sur le plan opérationnel, c'est l'agent de la GRC ou le sapeur-pompier bénévole qui doit posséder au moins une capacité d'intervention immédiate, en attendant que d'autres intervenants mieux équipés, mieux entraînés et possédant plus de ressources puissent arriver sur les lieux pour atténuer les effets négatifs de l'incident en question.

Sur le plan technique, le chef Johnston vous a déjà indiqué qu'à son avis, il conviendrait de coordonner les efforts autour de deux centres situés dans le nord et le sud de la province, et en ce qui concerne l'aspect technique de la chose, nous sommes parfaitement d'accord. De plus, il faut des ressources additionnelles provenant d'autres organismes, qu'il s'agisse du ministère de la Défense nationale, du BPIEPC ou d'autres entités qui puissent nous faire bénéficier des connaissances et capacités de spécialistes en la matière pour soutenir la capacité technique déjà établie au sein de la municipalité.

Voilà donc, du point de vue du Service des incendies, ce en quoi consisterait un monde idéal.

Senator Wiebe: In your remarks, Chief Johnston, you mentioned that you have good working relationships with CSIS, with the RCMP and with the Department of National Defence.

If, for example, there is a certain threat to the city of Regina or to the province of Saskatchewan, do these organizations need authority from the federal government to pass information on to you so that you may be prepared in case there is a threat? Or is the concern more about what kind of attack or emergency could befall the city of Regina from some terrorist group that may not be planning anything today for Regina but something that could happen in the future?

Mr. Johnston: I cannot speak directly for the legislative or policy restrictions on those organizations and how much they can share; I can relate what we have received.

With respect to actual warnings or higher levels of alert, there was a situation about a year ago where we received information, in a general sense, that there may be a higher level of threat present in North America; we received that alert.

We also have received an alert with respect to computer systems and something that might happen, in a general sense. In a very general sense, we received that.

I would characterize those pieces of information as somewhat tactical. They are about the thing that is going to happen the next day or the next week, or something along those lines. They are non-specific in terms of identifying to us, as an agency that might deal with that. Fair enough, if that is all that is known, that is all that we would know.

Further to that, though, I believe that there is a need for an analysis and, if you will, a digest of what is occurring or what appears to be occurring in the balance of the world, not only in terms of actual actions on the ground — what are they doing? — but also in terms of an assessment or analysis of whether that is likely to or could happen here, looking at the characteristics of the different places in our country. If that has not been done, or if it is beyond our capacity, and I do not know the answer to that, then, of course, it is not available to us, but we think it would be wise to do that proactively — that is, to look at what is the degree of applicability to Saskatchewan and, if so, where the vulnerabilities are. We do not have that information. If we did, it would be very valuable to us, because we could incorporate that into our planning, making us that much more effective should anything happen.

Le sénateur Wiebe: Dans vos remarques liminaires, chef Johnston, vous avez dit que vous entretenez une bonne relation de travail avec le SCRS, la GRC et le ministère de la Défense nationale.

Si, par exemple, il existe une menace particulière à la sécurité de la ville de Regina ou de la province de la Saskatchewan, ces organismes doivent-ils obtenir l'autorisation du gouvernement fédéral pour vous transmettre l'information pertinente, afin que vous vous prépariez? Ou est-ce que votre inquiétude découle plutôt de votre désir d'obtenir de l'information sur le genre d'attentat ou situation d'urgence qui pourrait surgir à la suite d'un attentat terroriste à Regina qui serait organisé par un groupe qui, pour l'instant, ne cible pas la ville de Regina mais pourrait le faire à l'avenir?

M. Johnston: Je ne peux pas me prononcer sur les restrictions touchant ces organismes pour des raisons de législation ou de politique ni sur leur capacité de communiquer des renseignements aux autres; je peux simplement vous dire ce que j'ai reçu.

En ce qui concerne les avertissements ou les cotes d'alerte plus élevées, il y a environ un an, nous avons reçu de l'information générale indiquant qu'une menace plus grave serait désormais présente en Amérique du Nord. Nous avons donc reçu cet avertissement-là.

Nous avons également reçu un avertissement concernant les systèmes informatiques et des renseignements d'ordre général sur le genre d'incident qui pourrait se produire. Nous avons donc reçu cette information très générale.

Pour moi, ces renseignements sont d'ordre tactique. Ils concernent quelque chose qui pourrait se produire le lendemain ou la semaine d'après ou ce genre de choses. Il s'agit donc de renseignements non spécifiques pour un organisme comme le nôtre, qui pourrait avoir à prendre des mesures de première intervention. Évidemment, s'il est impossible de nous en dire plus parce que c'est tout ce que l'on sait, nous devons nécessairement nous en contenter.

Par contre, il me semble qu'il y a lieu de faire une analyse et de préparer une sorte de relevé des incidents qui se produisent ou de la situation qui semble exister dans les différentes régions du monde, non seulement du point de vue des mesures qui sont réellement prises sur le terrain — que font-ils? — mais d'une évaluation ou analyse de la probabilité ou la possibilité que cela se produise ici, étant donné les caractéristiques des différentes régions de notre pays. Si cela n'a pas été fait, ou si un tel travail dépasse nos capacités, et qu'il m'est donc impossible d'avoir des réponses à ces questions, eh bien, dans ce cas, nous n'aurons tout simplement pas cette information; mais à notre avis, il serait sage d'adopter une approche davantage proactive ou anticipatrice — c'est-à-dire qu'on se demande dans quelle mesure cela pourrait s'appliquer à la Saskatchewan et quels sont nos points faibles ou vulnérables. Nous ne possédons pas cette information en ce moment. Si nous l'avions, elle nous serait fort utile, car nous pourrions en tenir compte dans notre planification, de sorte que nos mesures seraient d'autant plus efficaces si quelque chose devait se produire.

Senator Forrestall: Today has been an eye-opener. As well, what you have said to us this afternoon, Chief Johnston, is a further eye-opener, given our concern about first responders and whether the federal, the provincial and other levels of authority in our land, in fact, are reacting adequately to that.

Let me read a portion of a letter from Chief Fantino of the Toronto Police Service. Chief Fantino expressed some disappointment about some aspects of the Canadian reaction to September 11. He said, in part, that the following aspects were a disappointment: First, an apparent lack of integration and cooperation between all levels of government; second, the failure of the federal budget to respond to the “pleadings” — his word, not mine — of the Toronto Police Service for badly needed financial assistance to first responders; and third, the general failure of the senior levels of government to acknowledge that the first responders must receive support from all levels of government.

In support of that, Dr. Sheela Basrur, Toronto’s senior medical officer of health, in a letter dated January 29, 2002, noted that “first responders tend to be on the margins of federal emergency planning” and that “local emergency plans are developed and tested without the regular inclusion of federal officials, resources or expertise.”

I share Senator Wiebe’s concern about this area of information. I share his concern that adequate response to the needs of first responders is, in fact, not in place.

Am I very far off track?

Mr. Johnston: No sir, you are not. I would not characterize our response as pleadings, but with respect to integration and cooperation on a local level it has been one of the, if you will, bywords. That is the approach taken in Saskatchewan, in Regina, but also throughout the province, including the RCMP.

Within the higher levels of government, whether it is federal-to-provincial, interdepartmental, federal-to-municipal, there are issues in terms of how much information is really there. We do not know so I could not tell how much is there to be shared. I can tell you that we get little.

In terms of first responders in those capacities, there is no doubt of the need. It is a case of where and when you want to look at that.

We are all aware of what we came through, through the decade of the 1990s, in terms of fiscal restraints that were translated into cuts to service and cuts to capacity. That eventually flows through

Le sénateur Forrestall: Ce qu’on a vu aujourd’hui m’a vraiment ouvert les yeux. Et ce que vous nous avez dit cet après-midi, chef Johnston, m’a ouvert encore plus les yeux, étant donné nos préoccupations à l’égard des secouristes et agents d’intervention immédiate et le fait de savoir si les autorités fédérales, provinciales et autres au Canada ont fait le nécessaire pour que cette intervention puisse être efficace.

Permettez-moi de vous lire un extrait d’une lettre écrite par le chef Fantino du Service de police de Toronto. Le chef Fantino a exprimé sa déception concernant certains aspects de la réaction canadienne aux événements du 11 septembre. Il dit dans cette lettre qu’il est déçu, entre autres, pour les raisons suivantes: D’abord un manque apparent d’intégration et de coopération entre tous les paliers de gouvernement; deuxièmement, le refus des auteurs du budget fédéral de réagir aux «supplications» — c’est lui-même qui a utilisé ce terme — du Service de police de Toronto, pour qu’on aide financièrement les services de première intervention, qui en ont désespérément besoin; et troisièmement, le fait que les hautes instances fédérales ne comprennent pas que les services de secourisme et de première intervention ont besoin d’aide de la part de tous les paliers de gouvernement.

Dans ce même ordre d’idées, la Dre Sheela Basrur, médecin hygiéniste principal, dans une lettre en date du 29 janvier 2002, faisait valoir que «les services de première intervention ont tendance à être tenus à l’écart de la planification d’urgence au niveau fédéral» et que «les plans locaux d’intervention d’urgence sont élaborés et mis à l’essai sans que les responsables, les ressources ou l’expertise fédéraux soient mis à contribution».

Je partage les inquiétudes du sénateur Wiebe concernant ce genre d’information. Comme lui, je crains qu’on ne réponde pas de façon adéquate aux besoins des services de première intervention.

Est-ce que je me trompe?

M. Johnston: Non, vous ne vous trompez pas. Je ne qualifierais pas notre réaction de «supplications», mais en ce qui concerne l’intégration et la coopération locales, on peut dire qu’elles ont été une de nos grandes priorités. Voilà l’approche que nous avons adoptée en Saskatchewan, et à Regina, mais aussi dans l’ensemble de la province, y compris pour ce qui est de nos rapports avec la GRC.

Aux paliers de gouvernement supérieurs, qu’il s’agisse de relations fédérales-provinciales, interministérielles, ou fédérales-municipales, l’un des problèmes qui se posent est celui de savoir combien d’information existe en réalité. Comme nous n’en savons rien, je pourrais difficilement vous dire dans quelle mesure il y a de l’information à partager. Je peux simplement vous affirmer que nous en recevons très peu.

S’agissant des services de première intervention et leur moyen d’action, il ne fait aucun doute que ces derniers ont besoin d’aide. Il s’agit simplement de déterminer quand on sera à même de fournir cette aide et qui en a besoin en priorité.

Chacun sait ce que nous avons tous vécu durant les années 90 à cause des compressions budgétaires qui ont donné lieu à des réductions de service et l’affaiblissement des capacités. À un

to the front line. We are recovering from that somewhat these days. I think all of us in emergency services perhaps feel a little better about where we are today, in terms of strengthening our capacity. However, we are coming out of a slump, if you want the frank response.

Senator Forrestall: I cannot speak for my colleagues, but I was singularly impressed with what has been done with, if I may say, so little.

I put the word "pleadings" in its proper context.

I gathered from your remarks this afternoon that you were proud to show us where you have come to so far. Indeed, I think you should be very proud of that. It is a singular major step forward.

I gathered from conversations, not with you directly, but with others around you during that hour or so we were with you earlier, that you do have concern for the first responders and their training — the community, the family, right up through the chain — and that you are aware of the need for training, that training is being done and education is taking place. We have to walk before we can run. We commend you for that. The City of Regina is an example to some of the other major, smaller cities in our national community, in that regard.

You have a disaster plan in place. When was it last tested? I will put all my questions to you, and then give you an opportunity to answer. Does that disaster plan include capacity to get fresh water? Have the sources of fresh water been made known to you, the methods of getting that to you? Finally, do you have a major disaster plan; has it been tested; and who administered the test? Perhaps you might tell us, generally, who is in charge and whether that would depend upon whether it was a biological or a chemical problem, or a natural disaster. Would different authorities under different circumstances take the lead, or would the senior service person on the spot assume the lead?

Mr. Johnston: Mr. Quick is in charge of the planning here in the city. Although we all participate, he can best answer your questions about the update of the plan. I will also let him respond to who is in charge. It is dependent to a degree, at a certain level, on the nature of the incident.

Mr. Quick: Before I respond directly to your questions, I want to explain how our system works in Regina.

moment donné, ces effets se font sentir sur la première ligne. Ça va un peu mieux en ce moment. Je dirais qu'aux services d'urgence, nous sommes tous un peu plus optimistes aujourd'hui du point de vue du renforcement de nos capacités. Mais le fait est que nous sortons à peine d'une longue période de marasme.

Le sénateur Forrestall: Je ne peux pas parler pour mes collègues, mais je dois vous dire que j'étais très impressionné en constatant ce que vous avez réussi à faire avec si peu de ressources, me semble-t-il.

Je comprends donc qu'il faut voir le mot «supplications» dans le contexte approprié.

La conclusion que je tire de vos propos cet après-midi, c'est que vous étiez fier de pouvoir nous montrer les progrès que vous avez réalisés. Vous avez effectivement raison d'en être fier. Il s'agit d'un progrès très important.

J'ai aussi conclu de certaines discussions, non pas avec vous directement, mais avec d'autres qui vous accompagnent et avec qui nous avons passé une heure ou deux tout à l'heure, que vous avez des inquiétudes concernant les secouristes opérationnels et leur formation — c'est-à-dire au niveau de la collectivité, la famille et dans l'ensemble de la structure — et que vous êtes conscient du besoin de formation, si bien que vous avez fait le nécessaire pour donner de la formation et faire l'éducation des intervenants. Après tout, il faut savoir marcher avant de pouvoir courir. Par conséquent, nous vous en félicitons. Sur ce plan-là, la Ville de Regina est un exemple pour d'autres importantes municipalités au Canada.

Vous avez élaboré un plan d'intervention en cas de catastrophe. Quand l'avez-vous mis à l'essai la dernière fois? Je vais vous poser toutes mes questions, et vous aurez ensuite l'occasion de me répondre. Ce plan d'intervention d'urgence inclut-il la capacité d'obtenir de l'eau potable? Est-ce qu'on vous a renseigné sur les sources d'eau auxquelles vous pourriez avoir accès et les méthodes par lesquelles vous y accéderiez? Et enfin, avez-vous un plan détaillé d'intervention en cas de catastrophe; l'avez-vous mis à l'essai; et qui était chargé de cet essai? Peut-être que vous pourriez nous dire qui en est responsable en général et si la responsabilité dépend de la nature de l'urgence, c'est-à-dire un problème d'ordre biologique ou chimique ou à un désastre naturel. Est-ce que les responsables seraient différents selon la nature de l'urgence, ou le grand responsable de la planification d'urgence serait-il chargé de piloter l'ensemble des activités et opérations sur place?

M. Johnston: M. Quick est responsable de la planification pour la ville. Bien que nous y participions tous, il est mieux placé que nous pour répondre à vos questions sur l'actualisation du plan. Je m'en remets à lui également pour vous dire qui assume quelles responsabilités. Jusqu'à un certain point, cela dépend de la nature de l'incident.

M. Quick: Avant de répondre à vos questions, j'aimerais vous expliquer le fonctionnement de notre système ici, à Regina.

In the City of Regina, there are three levels of emergency response. The first level is the day-to-day operations of these three departments and other departments of the City of Regina. They respond to house fires and heart attack victims and car accidents. Those procedures are set in standard operating procedures within the agencies and jointly.

The second level of emergency response is what we call a major emergency. This would be a scenario such as a plane crash at the airport, a major hotel fire, a chemical incident where we have to evacuate 250 to 300 people. Those types of incidents are handled by an emergency site management system. A team will be formed at that site, usually under the command of a police officer or a firefighter. The site manager takes his respective hat off and begins to coordinate the response of everybody that is going to that scene, to respond accordingly.

Related to that, every year we run an emergency site management course developed by the City of Regina, utilizing the same general principles as OCIEP. It is designed for our city. Emergency site management is a system of communication. People come back to that course on a regular basis.

We run up to six emergency exercises during the week of that course. It is there that the exercise and the training and development of our emergency plan at that level is conducted every year.

In addition, we run many other exercises, mainly related around industry. This year, we have planned a pipeline exercise, an exercise with the Co-op Refinery and an exercise with the Canadian Pacific Railway in a downtown incident. Each one of them will be done at tabletop, and in some cases we will do a full response-type exercise.

Now let us take you to the last level of emergency response, which is a disaster. Disaster is a scenario that is so large it is beyond the city's capability of responding to it. Disaster goes beyond our capability. What occurs then, and what you hear about mainly, is that the mayor or elected official will declare a state of local emergency. We will activate the emergency operations centre at City Hall and the backup at the police station.

We will bring into the emergency operations centre all the agencies and departments of the City of Regina, the Regina Qu'Appelle Health Region, the provincial government, federal government agencies, industry, volunteer groups, all of which are included in our emergency planning in Regina.

À la Ville de Regina, il existe trois niveaux d'intervention d'urgence. Le premier niveau correspond aux opérations quotidiennes des trois services et d'autres services de la Ville de Regina. Ces derniers interviennent en cas d'incendie ou lorsqu'il faut venir en aide aux victimes de crise cardiaque et d'accidents de la route. Dans ce cas, les procédures à suivre sont normalisées et sont donc appliquées par l'ensemble des services à la fois collectifs ou individuellement.

Le deuxième niveau d'intervention d'urgence est ce qu'on appelle un cas d'urgence grave. Il pourrait s'agir d'un écrasement d'avion à l'aéroport, d'un grand incendie dans un hôtel, ou d'un incident de contamination chimique où il serait nécessaire d'évacuer de 250 à 300 personnes. Les incidents de ce genre sont traités par le biais d'un système de gestion des lieux de sinistres. Une équipe est formée sur les lieux du sinistre, généralement sous le commandement d'un agent de police ou d'un sapeur-pompier. Le responsable du site cesse à ce moment-là de ne remplir que les fonctions de son service et se met à coordonner l'intervention de tous les services qui vont être sur les lieux, en fonction des besoins.

D'ailleurs, nous dispensons chaque année un cours de gestion des lieux de sinistres qui a été élaboré par la Ville de Regina, et qui repose sur les mêmes principes généraux que ceux qu'applique le BPIEPC. Mais ce cours est conçu en fonction des besoins de notre ville. La gestion des lieux de sinistres repose sur un système de communication. Les intéressés reprennent régulièrement ce cours.

Au cours de la semaine que dure le cours, nous organisons jusqu'à six exercices d'intervention d'urgence. C'est dans ce contexte que le plan est mis à l'essai, que la formation est dispensée et que notre plan d'urgence est ajusté chaque année.

De plus, nous organisons toutes sortes d'autres exercices, touchant tout particulièrement les opérations industrielles. Cette année, nous avons prévu des exercices d'intervention d'urgence impliquant un incident de pipeline, un incident à la raffinerie Co-op et un incident en ville sur la ligne du chemin de fer Canadien Pacifique. Dans chaque cas, l'exercice se fait avec simulation sur maquette, et dans certains cas, nous organisons un exercice complet prévoyant l'intervention de tous les services.

Maintenant permettez-moi de vous parler du dernier niveau d'intervention d'urgence, c'est-à-dire, une catastrophe. Là nous parlons d'une catastrophe d'une telle envergure que la Ville elle-même ne serait pas capable d'assurer l'intervention d'urgence appropriée. L'intervention que suppose une catastrophe dépasse nos capacités. À ce moment-là — et c'est de ce genre de choses qu'on entend parler — le maire ou un élu local déclare un état d'urgence local. Dans ce cas, nous activons aussitôt le centre d'opérations d'urgence à l'hôtel de ville et les services de secours au poste de police.

Nous convoquons alors au centre des opérations d'urgence l'ensemble des représentants des services de la Ville de Regina, de l'office de la santé de la région de Qu'Appelle, du gouvernement provincial, du gouvernement fédéral, des industries concernées et des groupes de bénévoles, puisque tous participent à la planification d'urgence à Regina.

The last time we ran an exercise of that scale was March 2001. That exercise related to an evacuation around an anhydrous ammonia train derailment in which we had to evacuate in excess of 10,000 people. We worked them hard that day. That was the last time we exercised that particular level of our planning.

In addition, we have ongoing training throughout the year. Coming up in March we have the emergency public information officer training. Many members of the police, fire, health district, public works will conduct and do exercises during that particular training.

In addition, we will again run this year, in the fall, an emergency site management course.

We have not scheduled an EOC course, mainly because of changes in some staffing positions where there is a learning procedure that has to take place. I am leaving this year and my replacement will be running the new EOC and operations. We have to get that person into that position, which is why there is a span there of in excess of a year. Normally, we run these exercises every year.

Senator Forrestall: Could I ask you to comment on access to clean water, clean food?

Mr. Quick: The City of Regina, in conjunction with the City of Moose Jaw and many other smaller communities and individual farms, has the Buffalo Pound Water Treatment Plant, which is situated at Buffalo Pound Lake just north of Moose Jaw.

There is a 78-kilometre pipeline that runs to the city of Regina. The water is treated to a certain level at the water treatment plant and transported into the city of Regina where we have five water-storage facilities. It is put into the water-storage facility, at which time we conduct additional treatment, such as chlorination, and thereafter it is distributed through the water-distribution system. In addition, we have 14 — but it could be as high as 21 — underground wells in the Regina aquifer area that also feed into the water system.

In the event of an emergency somewhere between our storage facilities and the water treatment plant north of Moose Jaw, we are able, with water rationing, to maintain clean water for firefighting, consumption and normal cleansing within the city of Regina.

Probably — I am going to guess at this — we would be able to maintain that fairly well for at least one week. I would hope that that would give us enough time to bring the other one back on force.

La dernière fois que nous avons organisé un exercice de cette envergure, c'était en mars 2001. L'exercice portait sur l'évacuation d'une zone entourant le site du déraillement d'un train transportant de l'ammoniac anhydre, ce qui supposait en l'occurrence l'évacuation de plus de 10 000 personnes. Nous les avons fait travailler très dur ce jour-là. C'était donc ça notre dernier exercice de planification d'urgence à ce niveau-là.

De plus, nous assurons des cours de formation toute l'année. En mars, par exemple, le cours de formation à l'intention des agents d'information publique d'urgence. Dans le cadre de cette formation, bien des représentants du service de police, du service des incendies, du bureau régional de la santé et des travaux publics organiseront des exercices ou y participeront.

De plus, cette année encore, à l'automne, nous dispenserons de nouveau le cours de gestion des lieux de sinistres.

Nous n'avons pas encore prévu de cours au centre des opérations d'urgence, surtout parce qu'il y a eu des changements de personnel, si bien qu'un certain apprentissage doit se faire d'abord. Je quitte mon poste cette année et mon remplaçant sera chargé d'administrer le nouveau centre des opérations d'urgence et l'ensemble de ses activités. Mais il faut d'abord doter ce poste, ce qui explique ce retard d'un peu plus d'un an. Normalement, nous organisons ces exercices chaque année.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous me parler aussi des possibilités d'accès à de l'eau propre ou à des aliments non contaminés?

M. Quick: En collaboration avec la Ville de Moose Jaw et de nombreuses autres petites localités et exploitations agricoles individuelles, la Ville de Regina exploite la station de traitement des eaux usées de Buffalo Pound, située au lac Buffalo Pound un peu au nord de Moose Jaw.

Il existe un pipeline de 78 kilomètres qui achemine l'eau vers la ville de Regina. L'eau est traitée jusqu'à un certain point à la station de traitement des eaux usées et acheminée à la ville de Regina où nous avons cinq installations de stockage d'eaux. L'eau est donc stockée dans ces installations, et subit d'autres formes de traitement, telle que la chloration, avant d'être distribuée par le réseau de distribution d'eau. De plus, nous avons 14 — et le nombre peut monter jusqu'à 21 — puits souterrains dans la zone des nappes aquifères de Regina qui alimentent également le système d'eau.

Dans l'éventualité d'une urgence se produisant dans une zone située entre nos installations d'emménagement et la station de traitement des eaux usées au nord de Moose Jaw, nous pourrions, moyennant des mesures de rationnement, continuer d'assurer l'approvisionnement en eau propre pour les besoins de lutte contre les incendies, de consommation et du nettoyage normal dans la ville de Regina.

Il est probable — et là je vais vous lancer un chiffre au hasard — que nous pourrions continuer d'assurer l'approvisionnement en eau pendant au moins une semaine. J'espère que ça nous donnerait suffisamment de temps pour remettre l'autre en service.

Senator Day: My questions relate to coordination, which is what I was thinking about as we went through the emergency mobile vehicles that we looked at today and the discussion we have had thus far.

Mr. Lichtenwald, you mentioned the importance of communicating the information to the public generally, the importance of educating the public so that they will have confidence, will know they are in good hands, and not be in a panic situation. I am pleased to hear that that is happening, at least at the municipal level.

I also appreciate, Chief Johnston, you giving us the five recommendations. I tried to make notes of them here; however, I know you are going to make them available to us in due course. We do not have to have them now, but I think it is important that we get your recommendations.

From a coordination point of view, in some of the comments you made earlier I think you said that a lot of the planning you were doing was around year-2000 activities. Someone mentioned that, I believe. I am wondering if what we are doing now is applying a post-September-11 mentality to something that was already in the works, only moving it along a little faster. Is that what I am seeing?

Mr. Lichtenwald: I certainly would support that. We have been for a long time planning for emergencies and our responses to them.

Post-September 11 certainly brings a requirement for a higher level of preparedness. Prior to that, North America, by and large, was free of terrorist attacks. Now it has come into our community and we are now certainly at the stage of taking it to the next levels of preparedness.

The fire department's levels of preparedness are about greater levels of detection. It is about the greater numbers of people that can be affected by the event. It is about having a greater and larger response capability to effect that change. That all brings with it other levels of training requirements, resources, equipment and internal capacity.

Senator Day: I suppose to a degree, Chief Johnston, we are looking at a greater likelihood that something might occur now. Previously, we were focussing on natural occurrences; we now have potentially terrorist-induced occurrences, as well.

In terms of insurance and certification for hospitals and nursing homes, there are commercially induced requirements for some level of emergency preparedness. Volunteer fire departments in rural areas have been doing a little bit of this work.

Where is the coordination, and how do we know that the equipment that you are buying here is not being duplicated by another area close by? Who is bringing this all together, and what

Le sénateur Day: Mes questions concernant la coordination, car c'est justement à cela que je pensais pendant la démonstration des véhicules mobiles d'intervention d'urgence de cet après-midi et de notre discussion ici.

Monsieur Lichtenwald, vous avez dit qu'il est important de communiquer de l'information au public en général, et de bien renseigner les citoyens pour qu'ils aient confiance en vous, qu'ils sachent qu'ils sont entre de bonnes mains et qu'ils n'aient pas tendance à paniquer. Je suis donc heureux de savoir que vous faites le nécessaire, du moins au niveau municipal.

Je tiens aussi à vous remercier, chef Johnston, de nous avoir fait vos cinq recommandations. J'ai essayé de prendre des notes, mais je sais que vous allez de toute façon nous les communiquer en temps et lieu. Nous n'avons pas besoin de les avoir immédiatement, mais à mon avis, il est important que nous ayons vos recommandations.

En ce qui concerne donc la coordination, vous disiez tout à l'heure, si je ne m'abuse, qu'une bonne partie de votre planification concernait le passage à l'an 2000. Il me semble bien avoir entendu quelqu'un nous dire cela. Je me demande par conséquent si on pourrait dire que le changement d'attitude qui a suivi les événements du 11 septembre a eu pour effet d'accélérer un travail qui était déjà en cours. Est-ce bien ça?

M. Lichtenwald: Oui, absolument. Voilà longtemps que nous faisons de la planification d'urgence et que nous essayons de nous concerter pour ce qui est des opérations d'intervention immédiate.

Il est certain, cependant, que les événements du 11 septembre nous ont forcés à améliorer notre état de préparation. Avant cela, l'Amérique du Nord ne faisait guère d'objet d'attentats terroristes. À présent, ce phénomène touche directement nos collectivités et nous sommes donc en train de faire passer notre état de préparation aux niveaux suivants.

En ce qui concerne le service des incendies, un meilleur état de préparation suppose une meilleure détection. Il faut aussi être sensible au fait qu'un plus grand nombre de personnes peut à présent être touché par un incident. Tout cela suppose des moyens d'action plus importants afin d'opérer les changements qui s'imposent, et donc, nécessairement un besoin de formation plus poussée, des ressources, du matériel et une capacité interne plus importants.

Le sénateur Day: Jusqu'à un certain point, je suppose qu'on pourrait dire qu'il y a une plus forte probabilité maintenant qu'un incident se produise. Autrefois, nous nous intéressions surtout aux catastrophes naturelles; mais maintenant nous devons aussi être prêts à intervenir en cas d'urgence provoquée par un attentat terroriste.

S'agissant d'assurance et d'accréditation d'hôpitaux et de maisons de repos, je sais qu'il existe des exigences en matière de planification d'urgence pour les établissements commerciaux. Les services de sapeurs-pompiers bénévoles font ce travail jusqu'à un certain point.

Qui se charge de la coordination, et sait-on si le matériel que vous achetez ici n'est pas déjà disponible dans une localité voisine? Qui assure la coordination générale, et quel serait le rôle du

role has the federal government to play in that coordination, or is this primarily a provincial government role for the coordination part?

Mr. Lichtenwald: That is a great question. Mr. Quick is the coordinator for our municipality, for the area of Regina. He has done an excellent job in making sure that there is no duplication. Because a lot of that money has to be transferred from the federal government to the province and through to us, Mr. Quick acts as a very good gatekeeper to ensure that the best use is being made of those dollars.

I want to answer a question that excited me when you asked about Y2K. The reason I found it exciting was we are just now doing some work on pandemic planning, which is a big health issue. I am going back to my Y2K contingency plans, which were very, very extensive. A lot of what was addressed in those Y2K contingency plans is very applicable, not only to pandemic planning but also to CBRN incidents as well.

It addresses everything from water supplies, fuel supplies, all those different things that you take for granted day to day, but would not be available if a large part of our population is not available to provide those services.

That is essentially what we were planning for with Y2K. Even though Y2K may have seemed like a big white elephant, it was in fact a very good step forward for us, not only in the upcoming pandemic planning but also for CBRN issues.

Senator Day: I appreciate your answer. If we could return to resources and knowing what resources are available.

In your planning, if the drinking water is contaminated in Regina is there a plan that is coordinated as to from where the drinking water will come for this populace in that event? Is that plan in place and who is doing that?

Mr. Quick: No, we do not have such a plan. We would be dependent on the province and the federal government to initiate that type of response.

Senator Day: You would sit here and say, "Our water is no good; somebody help"?

Mr. Quick: I have asked that question of our provincial government but have not received any response.

Senator Day: In terms of critical infrastructure planning, to know what infrastructure in this region is critical and could be vulnerable, which presumably would come from a national program —

gouvernement fédéral sur le plan de la coordination? Ou, à votre avis, les autorités provinciales doivent-elles plutôt assurer la coordination?

M. Lichtenwald: C'est une excellente question. M. Quick assure la coordination pour notre municipalité et pour toute la région de Regina. Il a fait un excellent travail pour ce qui est d'éviter tout double emploi. Étant donné que des crédits importants doivent être transférés du gouvernement fédéral à la province et ensuite aux autorités municipales, M. Quick joue un rôle bien utile en agissant comme contrôleur pour s'assurer que l'utilisation de ces crédits est vraiment optimale.

Je voudrais répondre à la question que vous avez posée au sujet du passage à l'an 2000, qui m'a paru bien intéressante. Si j'ai trouvé ça intéressant, c'est parce que nous commençons à faire une planification d'urgence en cas de pandémie, car il s'agit d'un problème de santé très préoccupant en ce moment. Là je reviens sur la question des plans d'urgence mis en place pour le passage à l'an 2000, plans qui étaient très complets et détaillés. Une bonne partie des éléments de planification pour le passage à l'an 2000 s'applique aussi à la planification d'urgence non seulement en cas de pandémie mais d'incidents CBRN.

Cette planification englobe tout, que ce soit l'approvisionnement en eau ou en carburants, ou de toutes ces autres choses qu'on tient pour acquis tous les jours, mais qui ne seraient pas disponibles si une bonne partie de la population n'était pas en mesure d'assurer tous ces services.

Voilà essentiellement ce dont il était question pour le passage à l'an 2000. Même si le passage à l'an 2000 nous semble maintenant avoir suscité énormément de préoccupations pour rien, cela nous a permis de bien progresser en ce qui concerne notre planification d'urgence en cas de pandémie ou d'incidents CBRN.

Le sénateur Day: Merci pour cette réponse. J'aimerais bien qu'on parle des ressources et de la disponibilité des ressources.

Dans votre planification, si l'eau potable est contaminée à Regina, avez-vous un plan d'intervention d'urgence coordonné en place qui vous permet de savoir d'où proviendra l'eau potable pour la population environnante en cas de catastrophe? Est-ce qu'un tel plan est déjà en place et qui s'en charge?

M. Quick: Non, nous n'avons pas de tel plan. Nous serions tout à fait à la remorque des autorités provinciales et fédérales qui devraient prendre l'initiative de toute intervention d'urgence dans un tel cas.

Le sénateur Day: Donc, vous vous contenteriez de dire: «Notre eau n'est plus bonne; venez donc à notre secours»?

M. Quick: J'ai posé cette même question aux autorités provinciales, mais je n'ai toujours pas reçu de réponse.

Le sénateur Day: En ce qui concerne la planification nécessaire pour protéger l'infrastructure essentielle, afin de savoir quelle infrastructure dans votre région est effectivement essentielle et pourrait donc être vulnérable, je suppose que vous vous fonderiez sur les directives d'un programme national...

Mr. Quick: You used the right word, “presumably.” We do our own threat assessments within our community and around the community.

I have not received any information since the Vital Points program done by the RCMP up to the mid-1980s, I believe. Since that time, we have not received any additional information on infrastructure.

We talk to our different industries. I deal on a regular basis with the pipeline industries and the railways and get as much as we can out of them. Risk assessments, risk evaluation on those facilities, none of that has been brought forward, to my knowledge.

I wonder if I could return to a question asked by Senator Forrestall. When you spoke of the water issue, I forgot to mention that we do have a first draft of an emergency plan. We are preparing an exercise to test that plan this year.

Senator Day: Is that water emergency plan purely a municipal plan, or does it involve the region?

Mr. Quick: Purely the City of Regina. The City of Moose Jaw will piggyback onto our plan because they are part of the same system. Basically, other than with representatives of the Department of the Environment and Provincial Health, it is being done by the City of Regina.

Senator Day: If it is part of the same watershed, if the water is contaminated naturally or otherwise for the City of Regina, then Moose Jaw is contaminated as well?

Mr. Quick: If the lake is contaminated, yes. That comes under the authority of SaskWater, who are part and parcel of our water planning process.

Senator Day: You have had no discussions federally or provincially for the broader region, in terms of sharing resources in an instance like that?

Mr. Quick: As far as risk assessment?

Senator Day: Yes.

Mr. Quick: I am sure that within SaskWater there are risk assessments. I do not deal directly with that; it is being dealt with by our water engineers.

Senator Day: If somebody determines that the water system is contaminated — you have a lot of people living here and your entire agricultural infrastructure is based on this — what is your response?

Mr. Quick: Our response is based on the water supply to our citizens; beyond that, it is a provincial responsibility.

M. Quick: Vous avez bien fait de parler de supposition. Le fait est que nous préparons nos propres évaluations de risque pour notre collectivité et la zone aux alentours.

Je n’ai reçu aucune information à ce sujet depuis le milieu des années 80, si je ne me trompe pas, soit depuis le programme des points névralgiques mis en place par la GRC. Nous n’avons reçu aucune information additionnelle sur l’infrastructure depuis lors.

Mais nous parlons avec les représentants des différentes industries de la région. J’entretiens des rapports suivis avec les responsables des compagnies de pipeline et des chemins de fer et nous essayons de leur extraire autant d’information que possible. Mais pour ce qui est d’évaluation de risque touchant ces installations-là, que je sache, nous n’avons reçu aucun renseignement à cet égard.

Peut-être pourrais-je revenir sur la question posée par le sénateur Forrestall. Quand vous avez parlé de l’accès à l’eau potable, j’ai oublié de mentionner que nous avons un premier jet d’un plan d’intervention d’urgence. Nous préparons d’ailleurs un exercice afin de mettre à l’essai ce plan dès cette année.

Le sénateur Day: Et ce plan d’intervention d’urgence porte-t-il uniquement sur les besoins de la municipalité, ou comprend-il l’ensemble de la région?

M. Quick: Non, uniquement la Ville de Regina. La Ville de Moose Jaw pourra profiter de notre plan puisqu’elle fait partie du même réseau. Mais en dehors de la participation des représentants du ministère de l’Environnement et du ministère de la Santé provincial, c’est surtout la Ville de Regina qui réalise ce travail.

Le sénateur Day: Mais si vous faites partie du même bassin hydrographique, on peut supposer que si l’eau de la ville de Regina est contaminée, de façon naturelle ou non, celle de la ville de Moose Jaw sera également contaminée, n’est-ce-pas?

M. Quick: Si l’eau du lac est contaminée, oui. À ce moment-là, l’intervention relève de la responsabilité de SaskWater, qui est partie prenante de notre processus de planification des eaux.

Le sénateur Day: Donc, vous n’avez pas eu de discussions avec les autorités ni fédérales ou provinciales concernant l’ensemble de la région, en vue d’assurer le partage des ressources dans un tel cas?

M. Quick: Pour ce qui est de l’évaluation des risques?

Le sénateur Day: Oui.

M. Quick: Je suis convaincu que SaskWater a dû faire une évaluation des risques. Ce n’est pas quelque chose qui relève directement de ma compétence; c’est davantage du ressort des ingénieurs hydrauliciens.

Le sénateur Day: Mais si quelqu’un détermine que votre réseau de distribution d’eau est contaminé — rappelez-vous que cette région compte beaucoup d’habitants et que toute votre infrastructure agricole en dépend — en quoi consisterait votre intervention?

M. Quick: Notre intervention consisterait à assurer l’approvisionnement d’eau à nos citoyens; le reste relève de la responsabilité de la province.

Senator Day: Are you not dealing with the province in terms of a response from the regional point of view?

Mr. Quick: Certain departments that are involved in the water quality issue in the City of Regina are part and parcel of our plan. As far as water underneath the ground, no, to my knowledge.

Senator Forrestall: In other testimony given to this committee, we have run across situations where difficulties arise because the city police cannot talk on their car radios to the RCMP, the RCMP cannot talk to hell and only Bostonians can talk to God. How far along are you advanced with this major little stumbling block that must be terribly frustrating from a communications point of view?

Mr. Clive Weighill, Deputy Chief of Police, City of Regina: We are probably about three to four years away before we are fully integrated with the RCMP and other municipal departments.

Saskatoon, Moose Jaw and Regina have all gone to the same digital communications system, so with a few tweaks and a little help we will be fully integrated within a few years.

I believe the RCMP is still undertaking some research on the system they are going to choose, but we believe that their system will be integrated with ours as well.

I think we are only three to four years away from a mass-communication system for the province.

Senator Forrestall: Does this include ground-to-air communications capability? Can you talk to a plane or helicopter?

Mr. Weighill: We would have the capability of doing that within a limited distance. Most of our telecommunications is digital and goes through a repeater system, so you would need repeaters to boost the signal.

Senator Banks: In Saskatchewan, is there a means of pushing a button and talking to everybody in the province through all the radio stations? The reason I am asking is that that exists in Alberta.

Mr. Quick: Are you referring to the emergency broadcast that the Province of Alberta has?

Senator Banks: Yes.

Mr. Quick: No, we do not have anything like that.

Senator Banks: I am sure you would like to have one.

Chief Johnston, I will address my question to you, and you can refer it to whomever you like.

Le sénateur Day: Mais vous n'entretenez pas de rapports suivis avec la province en vue de préparer un plan d'intervention régional?

M. Quick: Certains services chargés d'assurer la qualité de l'eau pour la ville de Regina participent à l'élaboration de notre plan. Pour ce qui est des eaux souterraines, à ma connaissance, non.

Le sénateur Forrestall: Grâce à d'autres témoignages que nous avons reçus, nous constatons que des difficultés surgissent parfois parce que les policiers ne sont pas en mesure de communiquer directement avec la GRC au moyen de leur radio de voiture, la GRC ne peut pas communiquer avec l'Enfer et que seuls les habitants de Boston sont à même de communiquer avec Dieu. Quels progrès avez-vous réalisé pour ce qui est d'éliminer cet obstacle qui doit d'ailleurs susciter énormément de frustration chez les gens qui essaient de communiquer les uns avec les autres?

M. Clive Weighill, chef adjoint de police, Ville de Regina: Nous avons probablement encore de trois à quatre ans à attendre avant que notre réseau de communications et ceux de la GRC et d'autres services municipaux soient complètement intégrés.

Les Villes de Saskatoon, Moose Jaw et Regina ont toutes adopté le même système de communications numérique, si bien que quelques modifications mineures et un peu d'aide suffiront à mon avis pour réaliser l'intégration de nos réseaux d'ici quelques années.

Je crois que la GRC fait encore des recherches sur le système qui conviendrait le mieux, mais nous sommes convaincus que son système et le nôtre seront intégrés.

À mon avis, il existera un système de communications intégré pour l'ensemble de la province d'ici trois à quatre ans.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela comprend les communications sol-air? Serez-vous en mesure de communiquer avec un avion ou un hélicoptère?

M. Weighill: Oui, ce serait possible dans un rayon limité. Nos communications sont surtout numériques et passent par un système d'amplification, et par conséquent, il faudrait avoir accès à une station-relais pour renforcer le signal.

Le sénateur Banks: Existe-t-il en Saskatchewan un système permettant de communiquer avec toutes les stations de radio de la province, simplement en appuyant sur un bouton? Si je vous pose la question, c'est parce que je sais qu'un tel système existe en Alberta.

M. Quick: Parlez-vous du système de diffusion d'urgence qui existe dans la province de l'Alberta?

Le sénateur Banks: Oui.

M. Quick: Non, nous n'avons pas de tel système.

Le sénateur Banks: Je suis sûr que vous aimeriez en avoir.

Chef Johnston, c'est à vous que je vais adresser ma question et vous pourrez ensuite décider qui devrait y répondre.

I will ask you to cogitate a little bit and remove ourselves from the realm of the known and talk about the unknown. The reason I am going to ask you to do that is because conventional wisdom in the face of innovation, evil or otherwise, is always wrong.

If you had taken a poll in New York City on September 10 as to the chance of someone flying two airplanes into two buildings, 99 per cent of the people would have said that there was no chance of that happening. If you were to take a poll in New York City today as to the chance of someone doing that or doing something similar to that in Philadelphia, the people in New York would say, "No. Why Philadelphia?"

I do not think it is any less likely that anything would happen here than in Toronto, or any less likely that anything would happen in Swift Current than here.

I should like to return to something you said in your recommendations, that is, the establishment of two centres, one in the north of the province and one in the south of the province. The first part of my question is this: When you need the help you said you would need when it is a wider issue, how fast do you think you could get it? Is it better now than it was, and what do you think is the prospect for it getting better in the very near future? I am asking you to assume a lot, but assuming that money is a factor in these questions.

Mr. Johnston: It never has been before, senator.

Senator Day: My second question is this: Given the rapidity with which that kind of thing we are told in some circumstances can be delivered, what would your reaction be if somebody said the most logical thing that we can do here is to put these facilities and the people who know how to run them in Kelowna, Swift Current and Brandon, with an effective means of delivering them very quickly — because if we put one in Regina and one in Saskatoon, the people in Prince Albert, say, will be upset, and on it goes?

Just cogitate on those things for a moment, if you would, please.

Mr. Johnston: What would be best to know is that the capacity existed and that we knew how, in a time of great and emergent need, to get it, to know that it would be on its way and know that it would be coming in a serviceable fashion and in a way that we could integrate with it and work around it.

I am not sure that where it came from would be too terribly important.

Je vais vous demander de réfléchir un peu et ce, dans le contexte non pas de ce que nous savons déjà, mais de ce que nous ne savons pas. Si je vous demande de faire ça, c'est parce que face à l'innovation, mal intentionnée ou non, le comportement classique donne toujours de mauvais résultats.

Si vous aviez fait un sondage à New York le 10 septembre concernant la probabilité que des terroristes écrasent leurs avions contre deux immenses tours, 99 p. 100 des gens vous auraient dit qu'une telle chose ne pourrait jamais se produire. Mais si vous meniez le même sondage aujourd'hui à New York concernant la probabilité qu'un incident identique ou semblable se produise à Philadelphie, les habitants de New York vous diraient: «Mais non. Pourquoi à Philadelphie?»

À mon avis, il n'est pas moins probable que ce genre de choses se produisent à Swift Current plutôt qu'ici.

Je voudrais cependant revenir sur une de vos recommandations, à savoir la création de deux centres, un dans le nord et l'autre dans le sud de la province. Le premier volet de ma question est celui-ci: Quand vous avez besoin d'aide, comme vous le dites, pour intervenir dans une situation d'urgence qui suppose des opérations à une plus grande échelle, avez quelle rapidité pourriez-vous obtenir cette aide, à votre avis? La situation s'est-elle améliorée, et selon vous, est-il possible qu'elle s'améliore dans un très proche avenir? Là je vous demande de faire bien des suppositions, mais disons que dans ce contexte, l'argent serait un facteur.

M. Johnston: Cela n'a jamais été le cas jusqu'à présent, sénateur.

Le sénateur Day: Voici ma deuxième question: étant donné la rapidité avec laquelle on peut, d'après ce qu'on nous dit et selon les circonstances, réaliser un projet de ce genre, quelle serait votre réaction si quelqu'un décidait que la solution la plus logique dans les circonstances consisterait à installer ces centres ainsi que les responsables de ces centres à Kelowna, Swift Current et Brandon, de façon à pouvoir les rendre opérationnels rapidement et efficacement — parce que si on en établit un à Regina et l'autre à Saskatoon, les habitants de Prince Albert seront mécontents, et cetera, et cetera.?

Alors je vous demande de nous livrer vos réflexions sur ces quelques points.

M. Johnston: Ce qu'il faudrait surtout savoir, c'est dans quelle mesure nous avons les capacités requises et ce qu'il faut faire dans des situations d'urgence, où nos besoins sont très importants et même de plus en plus importants, pour mobiliser ces capacités et avoir la certitude que l'aide requise nous serait fournie promptement et efficacement, et que nous pourrions y intégrer notre expertise et compléter le travail des autres.

Dans ce contexte, le fait de savoir dans quelle localité serait situé l'organisme chargé de fournir cette aide me paraît moins important.

When we talked about regionality for resources, we were talking in terms of, as first responders, applying ourselves to the event. There is a certain level of training and some equipment that is needed, expertise that needs to be resident.

It makes sense to us to tier that response, so that you will not necessarily be able to, in a smaller agency, create the ability, for example, to extract victims from a collapsed building, because of the amount of gear and training that is involved; however, perhaps you will be able to establish that capacity on a regional level of some kind. It is perhaps for others than ourselves to determine on what basis the regions will be determined. I like your thinking in that regard.

In terms of conventional planning and what happened in New York City, I do not know that it would be appropriate at this point in time to get into a discussion or debate about those events.

One of the things I think you would use to measure or demark your capacity is the level of proficiency of your people, as well as, as we have been asked, the amount of training and exercise that occurs. You do not want to kid yourself that you can put out a forest fire with a bucket of water.

On the other hand, if a group of people are prepared on a very real level to work together, share. Make the little sacrifices that come along with that kind of behaviour, incorporating people who work at their area of expertise diligently, and you will be well prepared.

In terms of exercises, if you are exercising and people are responding with forethought and discipline, then I think you can have some confidence that you can rise to the occasion and meet the demands of a given situation.

As well, I think we have to consider what you have talked about, which is resources.

We know we will need to decontaminate; can we decontaminate? We know we will need water; do we have water and where is that water? I do not know that I have strong opinions on that.

I think a tiered approach is what we are advocating, with some good forethought and consultation involved in how that is achieved.

Senator Day: I am not being critical, but we need you to answer these questions candidly, because we need to know this.

We have heard misgivings amongst first responders across the country about the degree of integration and interoperability and communication and access to what is needed in a very short period of time. I should like you to talk briefly about the fact that, as you said, the last time you conducted a large-scale exercise was

Lorsque nous avons parlé de ressources régionalisées, c'était par rapport aux services de première intervention, c'est-à-dire la mobilisation de nos ressources locales lors d'une crise ou d'une situation d'urgence. Cela suppose un certain niveau de formation, un certain type d'équipement et une expertise locale.

En ce qui nous concerne, il paraît logique d'étager notre intervention; ainsi un plus petit service ne sera peut-être pas en mesure de secourir les blessés après l'effondrement d'un bâtiment à cause du matériel et de la formation que cela suppose; par contre, il serait peut-être possible de créer cette capacité à un niveau régional. Ce n'est peut-être pas de notre ressort de déterminer l'organisation régionale de tels services. Mais j'aime beaucoup votre approche.

Par rapport à la planification conventionnelle et ce qui est arrivé à New York, je ne crois pas qu'il convienne d'ouvrir une discussion ou débat sur ces événements.

Pour moi, un des éléments qui vous permet de mesurer ou de définir votre capacité est le niveau de perfectionnement atteint par votre personnel, de même que la fréquence des cours de formation et exercices de simulation, comme il en a été question tout à l'heure. Il ne faut pas se leurrer en pensant qu'il est possible d'éteindre un incendie de forêt avec un seau d'eau.

Par contre, si un groupe de personnes est prêt à partager le travail et à vraiment collaborer, les résultats peuvent être intéressants. Il s'agit alors de faire les sacrifices que suppose ce genre de comportement et d'intégrer les personnes qui accomplissent chacune leur travail dans leur domaine d'expertise respectif pour être bien préparé.

Pour ce qui est d'exercices de simulation, si vous en organisez et que vous constatez que les gens font preuve de prévoyance et de discipline, à mon avis, vous pouvez en conclure que votre équipe sera à la hauteur et saura répondre aux exigences de la situation, quelle qu'elle soit.

De plus, il faut tenir compte de ce que vous-même avez mentionné, c'est-à-dire les ressources.

Nous savons que nous devons décontaminer des sites à un moment donné; aurons-nous la capacité de le faire? Nous savons que nous aurons besoin d'eau; aurons-nous accès à l'eau qu'il nous faut et où se trouve-t-elle? J'avoue que je n'ai pas vraiment d'opinion bien tranchée sur la question.

Je pense qu'au fond, nous préconisons tout simplement une approche étape par étape, de la prévoyance et des consultations efficaces sur la façon d'atteindre notre objectif.

Le sénateur Day: Ce n'est pas une critique, mais il faut absolument que vous répondiez honnêtement à ces questions, car nous avons besoin de cette information.

Certains secouristes opérationnels ont exprimé des préoccupations concernant le degré d'intégration et d'interopérabilité ainsi que sur les possibilités de communication et d'accès dans un court laps de temps. J'aimerais donc que vous nous parliez un peu de la dernière fois que vous avez organisé un

March 2001. Is that enough? Was that recent enough? Was that big enough?

Do you think that the communication shortfalls in respect of a large event, as you and your colleagues have enumerated them, are on the way to being solved by the necessary coordination that you have all spoken of all the levels of government?

Mr. Quick: In the last 10 years, in our emergency planning every time we do an exercise, every time we do training, every time we have a real emergency response, the one thing we have learned time and time and time again is the importance of and the need for good, clear communication. It is important, not only amongst ourselves but with all other agencies, all other levels of government and, most important, our citizens, that they understand what is going on. In our emergency planning, our number one initiative is to communicate properly during any major incident.

There is no question that our emergency response agencies are trained to a high level. They have tremendous initiative, great leadership and are very capable and will do the very best job that they possibly can. We need to give them the tools to be able to do that very well.

Emergency preparedness is communication; emergency response is the training and the equipment and all those types of things. We have to have systems in place so that we know how to communicate at all levels. It is wonderful that we can communicate within our own community. It took seven or eight years of growth and learning to actually get to that point. We are saying we need that at all levels.

Senator Day: It sounds to me, based on what you have shown us today, and this is only my personal opinion, that Regina is way ahead of everybody else in that respect, and I congratulate you and thank you for your time today.

The Chairman: I have a follow-up question about radio communication, the radio system that is province-wide that evidently exists in Alberta.

What is the reason that that does not exist in Saskatchewan? Is it not a good idea?

Mr. Johnston: I think Alberta is fortunate in that it has the oldest publicly owned radio system in the country, in fact, older than the CBC. I think Senator Banks would know this well. It has the coverage, and it is a single entity, so with respect to the single button and the capacity, the infrastructure is in place. It has been a long time growing.

exercice à grande échelle, ce qui s'est produit en mars 2001, d'après ce que vous nous disiez tout à l'heure. Est-ce que cela suffit? Estimez-vous que cet exercice a été mené suffisamment récemment et à une échelle suffisante?

À votre avis, les lacunes en matière de communications notamment dans le contexte d'un incident majeur, comme vous et vos collègues nous l'expliquaient tout à l'heure, sont-elles en voie d'être comblées grâce à un effort de coordination englobant l'ensemble des paliers de gouvernement?

M. Quick: Au cours des 10 dernières années, s'il y a une chose que nous avons apprise chaque fois que nous avons fait notre planification d'urgence, organisé une séance de formation ou coordonné des opérations de première intervention dans le cadre d'une véritable situation d'urgence, c'est qu'il faut absolument de bonnes communications bien claires. C'est important non seulement entre nous-mêmes, mais avec l'ensemble des autres organismes, tous les paliers de gouvernement, et surtout, avec nos citoyens, afin qu'ils comprennent ce qui se passe. Dans le cadre de notre planification d'urgence, la priorité des priorités est d'assurer des communications efficaces en cas d'incident majeur.

Il ne fait aucun doute que le personnel de nos services d'intervention d'urgence a reçu une formation de haut niveau. Nos secouristes opérationnels ont le sens de l'initiative, une aptitude au commandement, de grandes compétences et la volonté de toujours faire de leur mieux. Il faut donc leur donner les outils qui leur permettront de bien s'acquitter de leur tâche.

La protection civile repose sur les communications; par contre, l'intervention d'urgence suppose de la formation, beaucoup d'équipement et toutes sortes de choses. Il nous faut donc les systèmes requis pour savoir communiquer efficacement à tous les niveaux. Je trouve merveilleux que nous puissions communiquer entre nous au sein de notre collectivité. Mais il a fallu sept ou huit ans de développement et d'apprentissage pour en arriver là. D'après nous, c'est ce qu'il faut à tous les niveaux.

Le sénateur Day: Si je me fonde sur ce que vous nous avez montré aujourd'hui — et là, j'exprime une opinion personnelle — j'ai l'impression que Regina est bien plus avancée que les autres à cet égard, et je tiens donc à vous en féliciter et à vous remercier de nous avoir consacré votre temps aujourd'hui.

Le président: J'ai une question complémentaire à poser concernant les communications radio et le réseau de radiocommunication qui semble exister dans toute la province de l'Alberta.

Comment se fait-il qu'un tel système n'existe pas en Saskatchewan? Vous ne pensez pas que ce serait une bonne idée?

M. Johnston: À mon avis, l'Alberta a beaucoup de chance en ce sens qu'elle possède le système public de radiocommunication le plus ancien du Canada — même plus ancien que le réseau de CBC/Radio-Canada. D'ailleurs, le sénateur Banks doit le savoir. Elle possède la zone de rayonnement requise, et puisqu'il s'agit d'une entité unique, en ce qui concerne la capacité et la possibilité d'appuyer sur un seul bouton, on peut dire que l'infrastructure est déjà en place. Mais il a fallu longtemps pour la constituer progressivement.

For those of us who live in different parts of the country, we have the CBC. It has national coverage, but I am not aware of how one would push a button and make the CBC do the same thing; however, I know it can be done.

In Saskatchewan, we have disparate or separate radio entities. As part of our plan, we have a communications plan through the media for emergencies; hence, in effect, we can use local media to reach out and communicate with the public. However, we do not have the very direct straightforward approach as in Alberta.

Senator Banks: Let me correct one thing, just so that we know what we are talking about. Chief Johnston is right: Alberta has a 17-station publicly owned, publicly supported radio network, which is the oldest one in the country. However, while that network operates the emergency communication system, when they push a button the emergency message goes onto every radio station in Alberta, including the commercial radio stations, the big guys, the little guys in all the little towns.

The Chairman: Chief Johnston, is a system like that a good idea? Second, if it is a good idea, is it something that you would advocate working towards in this province?

Mr. Johnston: The answer to both questions is yes. However, Mr. Quick has some clarification around current capacity.

Mr. Quick: With respect to the system in Alberta, what brought that to the forefront was the 1987 tornado that hit Edmonton. In addition, federal and provincial money was also instrumental in the development of that.

The Pelmorex Group of Companies, which owns The Weather Network, has for the last three years, at least, been interested in providing emergency warning systems across the country, utilizing The Weather Network and with the help of cable systems; however, the CRTC regulations has held this up on a number of occasions. I have been to a couple of their meetings and have submitted reports to them. In my opinion, what Pelmorex is attempting to do is at a national level and is, I believe, superior to doing it for local people only or for a local system only.

What Pelmorex was proposing was to provide emergency response right across the country — or focussed on a particular region, if necessary. I really liked what I saw, but it is still up in the air.

Senator Forrestall: In a very general way, would that be a useful tool?

Mr. Johnston: Absolutely.

Pour ceux d'entre nous qui vivons dans d'autres régions du pays, il y a le réseau de CBC/Radio-Canada. Il va sans dire que sa zone de rayonnement est nationale, mais je ne sais pas s'il serait possible de simplement appuyer sur un bouton pour accéder au réseau de CBC. Par contre, je sais que ce genre de chose est possible.

En Saskatchewan, nous avons pour la radio des entités disparates ou distinctes. Notre plan comporte cependant une composante communication qui prévoit qu'on passe par les médias pour les communications en cas d'urgence; ainsi nous pouvons avoir recours aux médias locaux pour rejoindre les citoyens et communiquer avec eux. Mais notre approche n'est pas aussi directe que celle de l'Alberta.

Le sénateur Banks: Permettez-moi de vous corriger sur un point, pour que chacun sache de quoi nous parlons. Le chef Johnston a raison: la province de l'Alberta possède une chaîne de radiodiffusion publique comportant 17 stations, la chaîne la plus ancienne du Canada. Cependant, lorsque cette chaîne active le système de communications d'urgence — c'est-à-dire lorsqu'ils appuient sur un bouton pour envoyer un message d'urgence, ce message est diffusé par chaque station de radio en Alberta, y compris les stations commerciales, les gros exploitants et les petits exploitants dans toutes les petites localités.

Le président: À votre avis, monsieur Johnston, serait-ce une bonne idée de posséder un réseau de ce genre? Deuxièmement, si c'est une bonne idée, seriez-vous prêt à préconiser la mise en place d'un tel réseau dans cette province?

M. Johnston: La réponse à vos deux questions est oui. Mais M. Quick voudrait apporter certaines précisions concernant nos capacités actuelles.

M. Quick: Pour ce qui est du système en Alberta, c'est la tornade de 1987 qui a frappé Edmonton qui a permis de mettre en évidence le besoin d'un système de ce genre. Et les crédits fédéraux et provinciaux ont été d'une importance capitale dans la mise au point de ce système.

Le groupe Pelmorex, qui est propriétaire du Weather Network, s'intéresse depuis au moins trois ans à la possibilité de fournir des systèmes d'avertissement d'urgence dans l'ensemble du Canada, à l'aide du Weather Network et en recourant aux systèmes de câblodistribution. Cependant, le CRTC a fait obstacle à cette initiative à plusieurs reprises. J'ai assisté à plusieurs de ses audiences et je lui ai même présenté des rapports. À mon avis, ce que Pelmorex propose, c'est la création d'un réseau national, et à mon avis, ce serait préférable à un système local qui ne desservirait que les habitants locaux.

Pelmorex proposait de fournir un réseau d'intervention d'urgence dans l'ensemble du Canada — ou éventuellement dans une région particulière, s'il le fallait. J'aimais beaucoup cette proposition, mais rien n'a encore été décidé.

Le sénateur Forrestall: Pensez-vous que de façon générale, ce serait un outil intéressant à avoir?

M. Johnston: Oui, absolument.

Senator Atkins: While none of us wants to have the whole discussion of September 11, I am curious as to what you did as a result of hearing about the events of that day and any adjustments you made in relation to your own department. Could you take us through that, please?

Mr. Johnston: I would say that our main adjustments were in terms of establishing lines of communication that allowed us to update ourselves about what was happening with CSIS, what was happening with the RCMP — working on the ground, supplying information to investigations initiated by other agencies with potential threats. As well, there was advanced CBRN training through the Canadian Police College, with respect to nuclear, biological, radiological incidents or the potential for incidents like that. We also saw ourselves responding at different times to calls involving unidentified white powder, those kinds of things. We worked with the lab, the Regina Health District, et cetera.

In terms of our actual operations and transforming or changing our police operations, no, not in any large measure. The capacity to do that requires, again, knowledge, money for resources to understand things, and time to train.

The specific training events that took place did focus on hostages and what we might do in those kinds of circumstances. However, you would not have seen a large-scale change in the way we would do operations.

In looking at the events of September 11 and what happened there, one of the things that I believe it affirmed for all of us was the need for procedures and discipline in terms of emergency response. I think that is something that we already pride ourselves on. It is something that we test ourselves on in terms of our training and also in our day-to-day work.

Who can say in a catastrophic event what would really occur, but our goal would be, as leaders of first responders, to have us respond in a measured, controlled, disciplined fashion. If we are going to get into trouble, we are going to get into trouble because we are not approaching it that way. I think all of our experience would tell us that that has to be the way we pursue this.

Senator Atkins: Would you have expected more from different levels of government in terms of directions that followed September 11?

Mr. Johnston: Realistically, no, sir. Would I have liked more? Yes, sir. I would have liked more, but realistically I did not expect it.

I think everybody worked hard in Canada and did what they could do. We do not have the depth of infrastructure or the depth of financial resources, et cetera, that perhaps the U.S. does or

Le sénateur Atkins: Bien qu'aucun d'entre nous ne souhaite entamer une discussion sur les événements du 11 septembre, j'aimerais tout de même savoir quels changements vous auriez pu apporter aux procédures de votre service à cause de ce qui s'est produit ce jour-là. Pourriez-vous nous expliquer cela brièvement?

M. Johnston: Je dirais que les principaux changements qui se sont opérés dans notre service consistaient à établir des communications efficaces pour que nous puissions nous renseigner sur ce qui était fait par le SCRS et la GRC — c'est-à-dire de faire du travail de terrain en fournissant de l'information sur les enquêtes menées par d'autres organismes au sujet de menaces potentielles. De plus, il y a le cours de formation avancée dispensé par le Collège canadien de police sur les incidents nucléaires, biologiques et radiologiques et la probabilité que de tels incidents se produisent. De plus, nous avons dû à plusieurs reprises réagir à des demandes d'intervention pour identifier une poudre blanche inconnue, et ce genre de choses. Dans ces cas, nous avons travaillé en étroite collaboration avec le laboratoire, le service de santé du district de Regina et les autres intervenants.

En ce qui concerne nos opérations et des changements qui auraient pu être apportés à nos procédures policières, je vous dirais qu'il n'y a pas eu de grandes transformations. Encore une fois, pour ce faire, il faut des connaissances, des crédits pour payer les ressources qui vous permettront de comprendre bien des choses, et le temps de faire de la formation.

Les séances de formation qui ont été organisées portaient sur des prises d'otages et ce qu'il faudrait faire dans de telles situations. Mais je peux vous affirmer que vous n'auriez pas constaté de grands changements en ce qui concerne notre façon de mener nos opérations.

S'agissant des événements du 11 septembre, s'il y a une chose que nous avons comprise grâce à cette crise, c'est bien la nécessité d'avoir de bonnes procédures et une bonne discipline au niveau de l'intervention d'urgence. Mais c'est quelque chose qui est déjà pour nous une source de fierté. Nous nous évaluons en permanence de par la formation que nous recevons et notre travail quotidien.

Personne ne peut vraiment savoir ce qui pourrait arriver en cas de véritable catastrophe, mais en tant que responsables des services de première intervention, notre objectif serait toujours d'assurer une intervention mesurée, contrôlée et disciplinée. Si nous rencontrons des difficultés, ce sera parce que nous n'avons pas adopté la bonne approche. Or notre expérience nous apprend que notre intervention doit être ainsi conçue.

Le sénateur Atkins: Est-ce que vous vous seriez attendu à ce que les différents paliers de gouvernement vous donne un peu plus d'orientation dans la foulée des événements du 11 septembre?

M. Johnston: Non, pas vraiment. Aurais-je aimé en avoir plus? Oui, absolument. C'est ce que j'aurais aimé, mais je ne m'y attendais pas.

À mon avis, tout le monde a travaillé fort au Canada et chacun a fait son possible. Nous n'avons ni l'infrastructure aussi développée ni des ressources financières et autres aussi

other people. Working with what we had and working across agency lines even outside of government, I think the Canadian response was appropriate and well done.

Senator Atkins: Mr. Quick, you talked about the three levels. I understand the first, however, I was a little surprised about the second and third, that there was not more involvement at those levels of government.

Mr. Quick: We do have planning, but that is more within our department. We have an environment department — they are the people that sit at our table; however, they deal with the provincial environment department.

I will give you a personal opinion, whether or not I should.

The level of emergency preparedness priority in the Province of Saskatchewan is not as high as we believe it should be; as a result, a lot of the communication issues occur.

Senator Atkins: Are you the policing agency out at the airport?

Mr. Johnston: Yes. While we do not have a detachment at the airport, it is definitely within our jurisdiction.

Senator Atkins: I do not suppose you have seen our most recent report, but do you feel the airport is secure?

Mr. Johnston: That is a very big question. I would have to ask for more clarification — for example, secure against what kind of threat?

Senator Atkins: The perimeter, for instance, the access.

Mr. Johnston: The perimeter of the airport, no.

Senator Atkins: I have something to present to you, then, which I think you will find most interesting. You will find that this committee has made it very clear that we are not very satisfied with the security of our airports in this country.

While I appreciate that Regina is not a large airport, it probably has some of the same difficulties that we have found in some of the large, major airports in the country.

Mr. Johnston: Whether Regina is a large or small airport, whether Regina has international flights or not, those are issues to be discussed around how much resources do you have, or capability.

In Canada, whether an individual person boards a plane in Regina or Saskatoon or Toronto, once he or she is through security and on the far side of that, that individual is air-side. That is the way it is currently structured.

importantes que les États-Unis ou d'autres pays. Étant donné les outils dont nous disposons et la collaboration qui s'est établie entre les différents services, même en l'absence d'une participation gouvernementale, j'estime que la réponse canadienne était appropriée et bien organisée.

Le sénateur Atkins: Monsieur Quick, vous avez parlé de trois niveaux. Je comprends votre explication au sujet du premier, mais j'étais un peu surpris par ce que vous avez dit au sujet des deuxième et troisième niveaux, et surtout par le fait qu'il n'y ait pas plus de participation aux autres paliers de gouvernement.

M. Quick: Il y a la planification, mais c'est surtout au sein de notre service que s'effectue la planification. Nous avons un service de l'environnement et les responsables de ce service sont nos collaborateurs; cependant, ils traitent avec le ministère provincial de l'Environnement.

J'aimerais vous faire part d'une opinion personnelle, que ce soit approprié ou non.

Dans la province de la Saskatchewan, on ne traite pas suffisamment la planification d'urgence comme une priorité, d'où les problèmes de communications que nous connaissons.

Le sénateur Atkins: Est-ce que c'est vous qui assumez les fonctions de contrôle et de maintien de l'ordre à l'aéroport?

M. Johnston: Oui. Bien que nous n'ayons pas de détachement à l'aéroport, il ne fait aucun doute que cela relève de notre responsabilité.

Le sénateur Atkins: J'imagine que vous n'avez pas vu notre plus récent rapport, mais j'aimerais que vous nous disiez si vous estimez que la sécurité est suffisante à l'aéroport?

M. Johnston: C'est une question très générale que vous me posez là. Permettez-moi de vous demander des précisions; par exemple la sécurité est-elle suffisante pour nous protéger contre quel genre de menace?

Le sénateur Atkins: Je parlais surtout de la sécurité du périmètre — c'est-à-dire, la question d'accès.

M. Johnston: Si vous parlez du périmètre de l'aéroport, la réponse serait non.

Le sénateur Atkins: Dans ce cas, j'ai quelque chose à vous présenter qui va certainement vous intéresser. Vous allez voir que le comité a clairement indiqué son insatisfaction en ce qui concerne la sécurité dans nos aéroports canadiens.

Je comprends que l'aéroport de Regina n'est pas très grand, mais il connaît sans doute les mêmes difficultés que nous avons rencontrées dans certains grands aéroports du Canada.

M. Johnston: Que l'aéroport de Regina soit grand ou petit avec ou non, des vols internationaux, la question primordiale dans ce contexte est celle de savoir à quelles ressources nous avons accès et quelles sont nos capacités.

Au Canada, qu'une personne prenne l'avion à Regina, à Saskatoon ou à Toronto, une fois qu'elle a passé les contrôles et qu'elle se trouve de l'autre côté, elle a accès au côté piste. C'est ainsi que le système est actuellement structuré.

If you want to assure a level of security on the far side of that wall, all points of entry, it does not matter where — be it Medicine Hat, Alberta, or wherever — all points of entry have to be screened and secured to the same level. We are kidding ourselves, otherwise, if we think that somebody with a certain level of determination cannot get beyond that wall.

The Chairman: I think he has read the report, Senator Atkins.
Senator Atkins: How have you felt the process of gun control and registration has gone in your department?

Mr. Johnston: I did not expect we would be discussing that today.
The Chairman: Neither did we.

Mr. Johnston: Saskatchewan, as a province, has the lowest support overall for the registration of firearms, gun control registration. It is still about 50 per cent.

Now, whether that is true since the announcement that it has cost us \$1 billion to get where we are, probably not. However, before that, even then Saskatchewan as a province had a better than a majority support for the process.
Do I believe in gun control? The answer is absolutely yes. Do I think it should cost \$1 billion? No.

I am not accountable for that part of it, but should we now abandon something that strategically will enhance the safety of people in this country 10, 20 or 30 years from now? Not at all.
Firearms registration, licensing of firearm owners is a very good move. I do not think we have done it very well, that is all.

Senator Wiebe: Just a brief comment and then a question.
Mr. Quick, in your comments about the concern for pure and clean drinking water in this country, I think what we have to do, provincially, federally and municipally, is start looking at and designating water as a food and not a natural resource. Once we do that, we are going to move ahead quite quickly in the development of pure and safe water for people in Canada.

Mr. Quick: I agree with you 100 per cent. I might mention that I have seen some preliminary work on the critical infrastructure program and the municipal water systems are not even mentioned.

Si vous voulez assurer un niveau de sécurité équivalent de l'autre côté de ce mur, tous les ports d'entrée, où qu'ils soient — qu'il s'agisse de Medicine Hat en Alberta ou de n'importe quelle autre localité — doivent prévoir les mêmes contrôles et garantir le même degré de sécurité. Sinon, nous nous leurrions en pensant qu'une personne vraiment motivée ne serait pas en mesure de passer de l'autre côté de ce mur.

Le président: Je crois qu'il a lu le rapport, sénateur Atkins.
Le sénateur Atkins: Et à votre avis, la démarche de contrôle et d'enregistrement des armes à feu s'est-elle bien déroulée dans votre service?

M. Johnston: Je ne m'attendais pas à ce qu'on discute de cela aujourd'hui.
Le président: Nous non plus.

M. Johnston: C'est dans la province de la Saskatchewan que le soutien de la population pour l'enregistrement et le contrôle des armes à feu est le plus faible. Il se situe toujours autour de 50 p. 100.

Quant à savoir s'il est vrai, d'après l'annonce, que cela nous aura coûté 1 milliard de dollars pour en arriver là, je dirais que ce n'est sans doute pas vrai. Mais auparavant, plus de la majorité des habitants de la Saskatchewan étaient en faveur de cette démarche.
Est-ce que je crois à l'efficacité du contrôle des armes à feu? Oui, absolument. Est-ce que je suis d'accord pour que cela nous coûte 1 milliard de dollars? Non.

Je ne suis pas responsable pour ce résultat-là, mais convient-il d'abandonner maintenant un programme stratégique qui va permettre, d'ici 10, 20 ou 30 ans, d'améliorer la sécurité de la population canadienne? À mon avis, non.
L'enregistrement des armes à feu et la délivrance de permis aux propriétaires d'armes à feu est une excellente chose. Le seul problème, c'est que nous n'avons pas très bien organisé le processus.

Le sénateur Wiebe: J'aimerais faire une brève remarque avant de vous poser une question. Monsieur Quick, par rapport à vos préoccupations concernant la nécessité d'avoir accès à de l'eau potable pure et propre au Canada, je vous dirais que ce qu'il faut faire, aux paliers provincial, fédéral et municipal, c'est commencer à désigner l'eau comme un aliment plutôt qu'une ressource naturelle. Une fois que nous aurons fait cela, nous pourrions progresser assez rapidement et garantir à l'ensemble de la population canadienne l'accès à de l'eau potable pure et sécuritaire.

M. Quick: Je suis entièrement d'accord avec vous. Je devrais peut-être mentionner, d'ailleurs, que je suis au courant de travaux préliminaires qui auraient été effectués dans le cadre du programme de protection de l'infrastructure essentielle et d'amélioration des systèmes municipaux de distribution d'eau qui ne sont même pas mentionnés.

Senator Wiebe: I would like to throw a “what-if” at all of you. If we want to assess problems and how we address them, I am a strong believe in what-ifs.

Let me use my province as an example. Say, for example, a tornado hit Rosetown or Davidson or Swift Current and there was a considerable amount of damage. We have a good first-responders team here in Regina. I understand, according to the fire chief, there is one that is not too bad in Saskatoon, and a few others. We have the resources in this province to address those areas. What kind of resources do we have if that tornado wipes out a third of Regina or a third of Saskatoon?

We can have reciprocal agreements with the other areas, but they are rather small. Saskatchewan is one of only two provinces in Canada that does not have a regular Armed Forces presence. We do not have a regular army, as such, in this province.

In that event, from where would you expect to receive that upper level of help in terms of a major disaster like that and how long will it take to mobilize?

Mr. Lichtenwald: We would quickly become overwhelmed within our city, our community. We are working on reciprocal agreements with seven other cities within the province. Our first step in a request for greater assistance would certainly be to the cities of Saskatoon, Moose Jaw, North Battleford, Swift Current. Beyond that, we do have the capability of requesting provincial assistance and assistance from the Department of National Defence. They take a certain reflex time and certainly would take time to respond.

We would be in a position of overwhelmed capacity for a period of time until the greater infrastructures could be put into place. We are vulnerable.

Senator Wiebe: So we are very vulnerable in that area? That was my same feeling.

Mr. Ken Luciak, Director, Emergency Medical Services: From the Emergency Medical Services side, we have mutual aid agreements with 19 other services, plus we have at our disposal well over 200 first responders who are trained and could be activated through our communications centre immediately, through a computerized call system. Therefore, we can mobilize well over 200 people immediately.

Mr. Chairman: That concludes our list of questions.

I have to say to you, Mr. Quick, to Chief Lichtenwald, to Director Luciak, to Deputy Chief Weighill and to Chief Johnston, we have appreciated your efforts today to inform us. We are grateful to you for taking the time. Without the sort of demonstration and briefing and discussion that we got from you today, it is very difficult for us to get a picture of what is going on in Canada.

Le sénateur Wiebe: J'aimerais poser à tous nos témoins une question hypothétique. Pour bien évaluer les problèmes et savoir comment les régler, j'estime, personnellement, qu'il faut se poser des questions hypothétiques.

Prenons l'exemple de ma province. Supposons qu'une tornade frappe Rosetown, Davidson ou Swift Current, et que les dommages soient considérables. Nous avons une bonne équipe de première intervention ici à Regina. Si j'ai bien compris les propos du chef du Service des incendies, il y a aussi une assez bonne équipe à Saskatoon, et dans certaines autres localités. Nous possédons donc les ressources nécessaires dans cette province pour faire face à ce genre de situation. Mais à quelles ressources pourrions-nous faire appel si cette tornade détruisait un tiers de la ville de Regina ou de la ville de Saskatoon?

On peut toujours conclure des accords de réciprocité avec les autres localités, mais elles sont plutôt petites. La Saskatchewan est l'une des deux seules provinces au Canada à ne pas bénéficier de la présence régulière de membres des Forces armées. Nous n'avons pas d'armée permanente dans la province.

Dans l'éventualité d'une grande catastrophe de ce genre, à qui vous adresseriez-vous pour obtenir l'aide plus importante dont vous auriez besoin et combien de temps faudrait-il pour mobiliser ces ressources?

M. Lichtenwald: Nous serions vite dépassés dans la ville et dans la collectivité en général. Nous travaillons actuellement à la conclusion d'accords de réciprocité avec sept autres villes dans la province. Dans un premier temps, nous demanderions donc l'aide des villes de Saskatoon, Moose Jaw, North Battleford et Swift Current. Nous aurions également la possibilité de demander l'aide de la province et du ministère de la Défense nationale. Mais leurs délais d'exécution sont plus longs, et il leur faudrait du temps pour réagir.

Donc, on peut dire que nous serions dépassés en attendant de mobiliser les ressources d'infrastructures plus importantes. Nous sommes donc vulnérables.

Le sénateur Wiebe: Vous dites donc que nous sommes très vulnérables à cet égard? C'est justement l'impression que j'avais.

M. Ken Luciak, directeur, Services médicaux d'urgence: Aux Services médicaux d'urgence, nous avons conclu des accords d'aide mutuelle avec 19 autres services, et nous avons de plus accès à plus de 200 secouristes opérationnels qui sont formés et pourraient être mobilisés immédiatement grâce à notre centre de communications qui utilise un système d'appels informatisé. Par conséquent, nous avons la possibilité de mobiliser bien plus de 200 secouristes immédiatement.

Le président: Voilà qui termine notre liste d'intervenants.

Je tiens à remercier M. Quick, le chef Lichtenwald, M. le directeur Luciak, le chef adjoint Weighill et le chef Johnston, pour l'information qu'ils nous ont fournie aujourd'hui. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir pris le temps de nous parler. En l'absence du genre de démonstration, de séance d'information et de discussion dont nous avons bénéficié aujourd'hui, il nous serait très difficile de nous faire une idée de la situation au Canada.

The committee adjourned.

La séance est levée.

REGINA, Monday, January 27, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 7 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[English]

The Chairman: Ladies and gentlemen, it is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today we continue our study on the need for a national security policy by looking at the question of the reserves.

After a seven-month study of major issues facing Canada, we produced in February 2002 a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." Then the Senate asked our committee to examine the need for a national security policy.

To date we have released three reports on various aspects of national security: the first, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," in September 2002; then "For an extra 130 bucks...Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up," in November 2002; most recently, "The Myth of Security at Canada's Airports," in January 2003.

Today we are continuing our study of national security by focusing on the need for a strong military that can respond, at times, to both national and natural disasters and emergencies. We know how important the reserves are to the Canadian Armed Forces and I want you to know how many supporters you have amongst members of our committee. We seldom have a meeting without discussing the reserves. It is an issue on which we continue to focus. We know that there is a long list of issues that are of importance to you and you should know that they are also of importance to us.

Before asking you to introduce yourselves and tell us about your qualifications, I want to tell you, and through you the men and women that work for you, how proud we all are of the work you are doing, how proud the Parliament of Canada is. We want you to know that we deeply appreciate your service to the country, and we cannot say so often enough or publicly enough.

Now I would ask you, perhaps starting with Lieutenant-Commander Chow, to briefly introduce yourselves to the committee, indicating your background and the unit you are from, and perhaps what you do in civilian life as well. Then we will proceed with brief comments in the same sequence.

REGINA, le lundi 27 janvier 2003

Le Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 19 heures afin d'examiner pour ensuite en faire rapport la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le président: Mesdames et messieurs, je suis heureux de vous accueillir au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, nous poursuivrons notre étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité en examinant la question des réserves.

Après nous être penchés durant sept mois sur les enjeux majeurs que doit affronter le Canada, nous avons publié en février 2002 un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur le plan de la sécurité et de la défense». Par la suite, le Sénat a demandé au comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité.

Jusqu'à maintenant, nous avons publié trois rapports portant sur divers aspects de la sécurité nationale: le premier qui s'intitule «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», en septembre 2002; puis, «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: Une vue de bas en haut», en novembre 2002; et plus récemment, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens».

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur la sécurité nationale en nous concentrant sur la nécessité de pouvoir compter sur une force militaire solide, capable de réagir, au besoin, à la fois aux catastrophes naturelles et aux urgences nationales. Nous savons à quel point les réserves sont importantes pour les Forces canadiennes et je tiens à ce que vous sachiez que vous avez de nombreux partisans chez les membres du comité. Il est rare que nous tenions une réunion sans qu'il y soit question des réserves, d'une manière ou d'une autre. C'est donc une question qui nous tient à coeur. Nous savons que vous avez une longue liste de points que vous jugez importants, et il faut que vous sachiez que ces points sont tout aussi importants pour nous.

Avant de vous demander de vous présenter et d'énoncer vos qualités, je tiens à vous dire, ainsi qu'à tous ceux hommes et femmes que vous représentez, à quel point nous sommes fiers de tout le travail que vous faites, et à quel point le Parlement du Canada est lui aussi fier de vous. Il faut que vous sachiez que nous apprécions énormément les services que vous rendez à notre pays, et nous ne le dirons jamais assez souvent ni assez publiquement.

Maintenant, en commençant par le capitaine de corvette Chow, vous pourriez peut-être vous présenter et décrire vos antécédents, nommer votre unité et aussi nous dire ce que vous faites dans le civil. Ensuite, vous pourrez présenter votre exposé en suivant le même ordre.

Lieutenant-Commander Robert Chow, Commanding Officer, HMCS Unicorn: I have been involved with the reserves for approximately 25 years. In my real life I have been a real estate developer and broker for approximately 20 years. Thank you.

Lieutenant-Commander Linda Mushanski, Commanding Officer, HMCS Queen: Honourable senators, in the military I am a qualified logistics officer. In my civilian life I am a clinical microbiologist working for the provincial Department of Health.

Major Bill Green, Commanding Officer, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw): I am the Commanding Officer of the Saskatchewan Dragoons, the Sask Ds, a primary reserve unit specializing in reconnaissance. Our job is to gather information on the enemy on the ground and get it back to our brigade commander.

My unit consists of 100 personnel located in Moose Jaw and Swift Current. We have three regular force, two full-time reservists and the remainder are class A soldiers. They parade one evening a week and one or two weekends per month from September to May.

I am a product of the regular force, reserve NCO and officer training system. I am a graduate of the Militia Command and Staff College in Kingston and the joint staff college in Toronto.

My full-time work is as a teacher at Caronport High School. I am also a volunteer firefighter and first responder for our fire department and community. Thank you.

Lieutenant-Colonel Doug Penner, Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment (Saskatoon): I have been in the reserve army for 35 years. I have worked for the University of Saskatchewan for 30 years as the production supervisor in the campus print department.

Lieutenant-Colonel Colin King, Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina): Honourable senators, I am the Commanding Officer of the Royal Regina Rifles, a reserve infantry unit in Regina. In my civilian life I am a public servant with the Government of Saskatchewan in the Department of Corrections and Public Safety, specifically in the Emergency Planning Unit.

Major Murray Allan, Deputy Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina): I rejoined the army reserves about a year ago, after 28 years as an infantry officer in the regular army.

The Chairman: Thank you. I feel that it would be appropriate if I also acknowledged Colonel Steve Anema, Commander of 38 Brigade, who has come from Winnipeg and is most welcome here. I know he is anxious, as are we, to learn what you have to tell us. I know he does not intimidate anyone in this room.

We are happy to have you here, colonel, and we are honoured that you took the trouble to come all the way from Winnipeg.

LCdr. Chow: Honourable senators, as Commanding Officer of HMCS Unicorn, it is my privilege to brief you on some of the personnel and equipment issues currently being faced by Naval

Le capitaine de corvette Robert Chow, commandant, NCSM Unicorn: Je suis dans la réserve depuis près de 25 ans. Dans le civil, j'ai été promoteur et courtier immobilier durant environ 20 ans. Merci.

Le capitaine de corvette Linda Mushanski, commandant, NCSM Queen: Honorables sénateurs, dans la vie militaire, je suis un officier de la logistique qualifié. Dans le civil, je travaille au ministère provincial de la Santé à titre de microbiologiste clinicienne.

Major Bill Green, commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw): Je suis le commandant des Saskatchewan Dragoons, une unité de la Première réserve qui se spécialise dans la reconnaissance. Notre tâche consiste à recueillir des renseignements bruts sur l'ennemi, sur le terrain, et à les transmettre à notre commandant de brigade.

Mon unité est constituée de 100 militaires basés à Moose Jaw et à Swift Current. Nous avons trois membres de la force régulière, deux réservistes à temps plein et le reste de l'effectif est composé de soldats de classe A. Nous servons un soir par semaine et de une à deux fins de semaine par mois, de septembre à mai.

Je suis un produit de la force régulière, un sous-officier de la réserve et du système de formation des officiers. Je suis diplômé du Collège de commandement et d'état-major de Kingston ainsi que du collège de l'état-major interarmées de Toronto.

Dans le civil, j'enseigne au Caronport High School. Je suis également pompier volontaire et premier intervenant pour le service d'incendie dans ma localité. Merci.

Le lieutenant colonel Doug Penner, commandant, North Saskatchewan Regiment (Saskatoon): Je suis dans l'armée de réserve depuis 35 ans. Je travaille pour l'Université de la Saskatchewan depuis 30 ans où j'occupe le poste de superviseur de la production au service de la reprographie.

Le lieutenant colonel Colin King, commandant, Royal Regina Rifles (Regina): Honorables sénateurs, je suis le commandant des Royal Regina Rifles, une unité d'infanterie de la réserve, à Regina. Dans le civil, je suis à l'emploi du gouvernement de la Saskatchewan, au ministère des Services correctionnels et de la santé publique, et plus particulièrement dans la section de la planification des mesures d'urgence.

Major Murray Allan, commandant adjoint, Royal Regina Rifles (Regina): J'ai joint la réserve il y a environ un an, après avoir passé 28 ans dans l'armée régulière à titre d'officier d'infanterie.

Le président: Merci. J'aimerais souhaiter la bienvenue également au colonel Steve Anema, commandant du 38e Groupe-brigade, qui arrive de Winnipeg. Je pense qu'il est tout aussi impatient que nous d'entendre vos commentaires. Et je sais qu'il n'intimide personne dans cette salle.

Nous sommes heureux de votre présence ici, colonel, et honorés que vous ayez pris la peine de faire tout le trajet depuis Winnipeg.

Capté Chow: Honorables sénateurs, en tant que commandant du NCSM Unicorn, j'ai le privilège de vous faire part de certains problèmes de personnel et de matériel que doit affronter

Reserve Division HMCS *Unicorn*. The personnel issues I shall be discussing today are the Naval Reserve Establishment, both nationally and as illustrated by my own situation with regards to staffing levels, recruitment and retention. My remarks on equipment will be limited to its uses for training at HMCS *Unicorn*.

The Naval Reserve Establishment has an authorized strength of 5,446 personnel: 3,856 positions for trained personnel and 1,590 positions for untrained personnel. Of the trained positions, 682 are for officers and 3,147 for non-commissioned members. Today the actual strength of the naval reserve is 3,792, including 967 untrained personnel. This equates to a 26 per cent shortfall in terms of manpower.

HMCS *Unicorn*'s personnel levels reflect the national situation. Of 88 established positions for trained personnel, my ship's company consists of 71 personnel, including 11 officers and 43 non-commissioned members. Untrained, we have four officers and 13 ordinary seamen. Of HMCS *Unicorn*'s 54 trained personnel, 16 are in full-time employment, 8 as part of the ship's full-time support staff — 5 reserve, 3 regular — with the remainder employed in various positions throughout the community or with other agencies on either the East or West Coast.

Personnel shortages, as in the naval reserve as a whole, are occurring at the lieutenant rank for officers and at the master seaman and petty officer second class rank for the non-commissioned members, especially in what is called the marine engineering trade, naval communicators and naval combat systems operators.

Recruiting is one avenue by which the current personnel shortfalls can be addressed. On average, the naval reserve recruits between 400 and 500 ordinary seamen and 100 officer cadets annually. Each naval reserve division employs one full-time recruiter; however not all the time is he at HMCS *Unicorn*. Recruit quotas are normally distributed in August of each year. The division is responsible for the initial contact, starting the application and seeing the process through with Canadian Forces Recruiting Centre. They carry out the screening with respect to medicals, enhanced security checks, et cetera. That can take up to, in some cases, four months. The medical process has been the bottleneck in some cases.

HMCS *Unicorn* has a good working relationship with Canadian Forces Recruiting Centre and we attempt to accommodate their needs as best as we can, in some cases seconding personnel to assist when bottlenecks do occur, at the expense of our own unit.

actuellement le NCSM *Unicorn* de la Division de la Réserve navale. Les problèmes de personnel que j'aimerais aborder aujourd'hui concernent les effectifs de la Réserve navale, à la fois à l'échelle nationale et dans mon propre cas, en ce qui a trait à la dotation, au recrutement et au maintien des effectifs. Mes remarques sur le matériel se limiteront à l'utilisation qui en est faite dans le cadre de l'instruction concernant le NCSM *Unicorn*.

L'effectif de la Réserve navale s'élève à 5 446 militaires, dont 3 856 postes spécialisés et 1 590 postes pour du personnel sans formation. Parmi les postes spécialisés, 682 sont des postes d'officiers et 3 147 sont des postes de membres du rang. À l'heure actuelle, l'effectif réel de la réserve navale est de 3 792 militaires, y compris 967 membres sans formation. Ce chiffre correspond à un sous-effectif de 26 p. 100.

L'effectif du NCSM *Unicorn* est représentatif de la situation à l'échelle nationale. Sur les 88 postes établis pour du personnel qualifié, l'équipage de mon bâtiment compte 71 éléments, dont 11 officiers et 43 membres du rang. Parmi le personnel n'ayant pas reçu l'instruction voulue, nous comptons quatre officiers et 13 matelots de 3e classe. Sur les 54 membres du personnel spécialisé du NCSM *Unicorn*, 16 y sont employés à plein temps, 8 font partie du personnel de soutien à plein temps du bâtiment — 5 réservistes, et 3 membres de la force régulière — et les autres sont employés dans divers postes dans toute la collectivité ou dans d'autres organisations sur la côte Est ou Ouest.

Les pénuries de main-d'oeuvre, comme dans l'ensemble de la réserve navale, se retrouvent au niveau du grade de lieutenant pour les officiers, et de matelot-chef et de maître de 2e classe pour les membres du rang, tout particulièrement dans ce qu'il est convenu d'appeler la mécanique navale, les spécialistes des communications navales et les opérateurs de système de combat naval.

Le recrutement est une avenue susceptible de corriger les actuelles pénuries de main-d'oeuvre. Chaque année, la réserve navale recrute en moyenne entre 400 et 500 matelots de 3e classe et 100 élèves-officiers. Chacune des divisions de la réserve navale a à son emploi un recruteur à plein temps; toutefois, ce dernier ne se trouve pas en permanence au NCSM *Unicorn*. Les contingents de recrutement sont normalement distribués en août de chaque année. La Division assume la responsabilité d'établir le contact initial, de voir à ce que la demande soit remplie et de suivre le déroulement du processus avec le Centre de recrutement des Forces canadiennes. Au Centre, on voit à la sélection en fonction de l'état de santé, du résultat de la vérification approfondie de la fiabilité, et ainsi de suite. Ce processus peut prendre parfois jusqu'à quatre mois. Il est arrivé que le processus se retrouve dans un goulot d'étranglement à cause des formalités médicales.

Le NCSM *Unicorn* entretient de bonnes relations de travail avec le Centre de recrutement des Forces canadiennes et nous essayons de tenir compte de leurs besoins, dans la mesure du possible, et nous allons même parfois jusqu'à détacher du personnel pour les aider, lorsqu'il y a un goulot d'étranglement, aux frais de notre unité.

While increased recruiting can make up shortfalls in terms of personnel on the deck, the shortage of experienced personnel in the middle-management levels is where the real issue lies. I am referring again to lieutenants for the officers and the master seamen and petty officers second class for the NCMs. The need to retain these personnel will also become greater as the retirement of the baby boomers is forthcoming, leading to a shrinking workforce. Hence, the Armed Forces as a whole will be competing with the private sector for these individuals.

A study of the last five years indicates that for the number of recruits enrolled annually in the naval reserve, the rate of retention for the first year is close to 70 per cent. After three years, the retention drops to approximately 56 per cent. After six years, the retention rate drops to 36 per cent. Once we have them beyond six years, they tend to stay.

The general findings of this working group can be summarized in five main reasons why members leave the naval reserve.

First is a lack of meaningful employment or training. This has to do with outside the normal training activity. For example, the lack of resources in-unit to keep skills up and the lack of vacancies on board ships prevent many reservists from gaining useful expertise.

Second, there is a conflict with civilian employment. Members often have difficulty obtaining courses during times they are available for training.

Reasons three and four deal with perceived leadership failures at the organizational and local levels respectively. The former includes excessive bureaucracy, which is seen to be slow and unresponsive to a reservist's needs. Local leadership failures can be mostly attributed to failure in or lack of communication.

Last, the fifth reason involves changing family circumstances, where the member has family responsibilities that are in conflict with the needs of the service.

In response to their findings, the working group made the following general recommendations: First, ensure that every reservist has the opportunity to pursue training that is practical, challenging and timely. Formal courses after initial training must be shortened or broken into modules that can be completed by a reservist during vacation or leave periods from civilian employment.

The naval reserve has already started this process through the utilization of distributed training packages — essentially correspondence courses that are delivered by Fleet School Quebec via downloadable manuals and resource packages.

Un recrutement plus intensif pourrait combler les lacunes en termes de personnel subalterne, mais le vrai problème se pose au niveau du personnel plus expérimenté chez les cadres intermédiaires. Je fais référence encore une fois au grade de lieutenant, pour les officiers et de matelot-chef et de maître 2e classe pour les membres du rang. Il sera encore plus important de maintenir cet effectif au fur et à mesure que la génération du baby boom prendra sa retraite, ce qui contribuera encore davantage au resserrement de l'effectif. Ainsi, les Forces dans leur ensemble vont se retrouver en compétition avec le secteur privé pour recruter ces personnes.

Une étude réalisée au cours des cinq dernières années montre que le taux de maintien de l'effectif frôle 70 p. 100 la première année, pour le nombre de recrues acceptées chaque année dans la réserve navale. Après trois ans, ce taux chute à environ 56 p. 100. Après six ans, le taux de maintien de l'effectif tombe à 36 p. 100. Lorsque nous arrivons à les garder plus de six ans, les recrues ont tendance à rester.

Les conclusions générales de ce groupe de travail peuvent se résumer en cinq principales raisons pour lesquelles les militaires quittent la réserve navale.

La première est l'absence de poste ou de formation intéressante. Cela vise la formation à part les activités normales d'instruction. Par exemple, le manque de ressources dans l'unité pour nous permettre de maintenir les niveaux de compétence à jour et le manque de postes vacants sur les bâtiments empêchent de nombreux réservistes d'acquérir une expérience utile.

Deuxièmement, il y a un conflit avec les employeurs civils. Il est fréquent que les membres aient de la difficulté à trouver des cours qui se donnent durant les heures où ils sont libres.

Les raisons trois et quatre ont un rapport avec de soi-disant lacunes au niveau du leadership, à l'échelle locale et de l'organisation. Ces raisons comprennent notamment une bureaucratie excessive, que l'on considère lente et insensible aux besoins des réservistes. Quant aux lacunes reprochées aux chefs locaux, elles peuvent pour la plupart être attribuées à un manque ou une absence de communication.

Et enfin, la cinquième raison évoque les changements dans la situation familiale, c'est-à-dire que les responsabilités familiales du réserviste entrent en conflit avec les besoins du service.

À la lumière de ces résultats, le groupe de travail a fait les recommandations suivantes: premièrement, s'assurer que tous les réservistes aient la possibilité de suivre une formation à la fois pratique, stimulante et opportune. Les cours organisés, après la formation initiale, doivent être raccourcis ou fragmentés en modules qu'un réserviste pourra facilement compléter durant des vacances ou des périodes de congé accordées par son employeur civil.

La réserve navale a déjà amorcé ce processus avec l'utilisation des trousse d'instruction à distance — essentiellement, ce sont des cours par correspondance dispensés par l'École navale de Québec au moyen de manuels et de trousse d'enseignement téléchargeables.

In-unit training is further enhanced through the use of equipment available at naval reserve divisions such as the rigid-hull inflatable boats, RHIBs, as we commonly refer to them, and other small boats that are used by both boatswains and engineers. For example, HMCS *Unicorn*'s small boat crews exercise on the South Saskatchewan River and in various lakes throughout the province.

Efforts are being made at both the headquarters and unit levels to increase the effectiveness of management and communication. This includes addressing issues of heavy administration at headquarters and empowering strong leadership at the local level.

Examples of the equipment we have at HMCS *Unicorn* are: the rigid-hull inflatable boat, a 16-foot Zodiac Hurricane and a 20-person Beaufort life raft.

Distributed training — correspondence courses — is delivered by Fleet School Quebec via their Web site, with manuals, resources and tests downloaded by training personnel.

The present system of computer-based training, CBT, has never really worked at our unit because of software problems. Distributed training will be further enhanced by improved computer-based training with the implementation of the Canadian Forces Defence Learning Network, which will allow personnel to access training resources via the Internet from the reserve division or from home. A new computer simulator will be forthcoming for training maritime surface officers and naval combat information operators.

In summary, the naval reserve is working to address the personnel shortage, not only by increasing our intake of recruits but also by taking steps to address the dissatisfaction that causes our trained personnel to leave. The need to grow the naval reserve while keeping the trained personnel we currently have will only become more crucial as the available labour pool shrinks, intensifying future competition for personnel.

LCdr. Mushanski: Honourable senators, today I have the privilege of presenting to you the budgeting and funding of the naval reserve as it applies to a naval reserve unit such as HMCS *Queen*.

First of all, I will give you a short background of my unit. HMCS *Queen* has been in existence from 1924, except for a short period from 1967 to 1978 when it was closed down due to the integration and downsizing of the Canadian Forces. Being the main navy presence in a traditionally army city, the unit has a strength of approximately 55 individuals out of a possible 89 authorized positions. This classifies us as a small unit amongst the 24 naval reserve units across Canada.

La formation au sein même de l'unité bénéficie de l'utilisation du matériel disponible dans les divisions de la réserve navale, comme les canots pneumatiques à coque rigide et d'autres petites embarcations qui sont utilisées à la fois par les maîtres d'équipage et les mécaniciens. Par exemple, les équipages des petites embarcations du NCSM *Unicorn* s'entraînent sur la rivière Saskatchewan-Sud et dans des lacs aux quatre coins de la province.

Des efforts sont faits au quartier général et dans les unités en vue d'améliorer l'efficacité de la gestion et de la communication. Ces efforts visent notamment à s'attaquer à des questions comme la lourdeur administrative au quartier général et l'habilitation plus poussée des chefs à l'échelle locale.

Voici un exemple du matériel que nous utilisons avec le NCSM *Unicorn*: le canot pneumatique à coque rigide, un Zodiac Hurricane de 16 pieds et un radeau pneumatique Beaufort pour 20 personnes.

La formation à distance — ou les cours par correspondance — est dispensée par l'École navale de Québec par l'entremise de son site Web, et les instructeurs téléchargent les manuels, les ressources et les examens.

Le système actuel de formation assistée par ordinateur ou FAO n'a jamais vraiment marché dans notre unité en raison de problèmes avec le logiciel. La formation à distance sera encore améliorée grâce aux cours de FAO qui seront donnés dans le cadre de la mise en oeuvre du Réseau d'apprentissage de la Défense, ou RAD, qui permettra au personnel d'avoir accès aux ressources de formation par Internet à la division de la réserve ou à la maison. Un nouveau simulateur informatisé sera mis à notre disposition pour la formation des officiers des opérations maritimes de surface et des opérateurs d'équipement d'information de combat.

En résumé, la réserve navale essaie de trouver des moyens de combler la pénurie de main-d'oeuvre, non seulement en augmentant le nombre de recrues, mais aussi en prenant des mesures pour corriger les insatisfactions à l'origine du départ de membres qualifiés. La nécessité d'accroître l'effectif de la réserve navale tout en conservant le personnel qualifié que nous avons déjà devient encore plus cruciale alors que le bassin de main-d'oeuvre disponible se raréfie, ce qui risque d'intensifier la course future en vue de recruter du nouveau personnel.

Captc Mushanski: Honorables sénateurs, j'ai aujourd'hui le privilège de vous présenter le budget et le financement de la réserve navale tels qu'ils s'appliquent à une unité de la réserve navale comme celle du NCSM *Queen*.

Pour commencer, permettez-moi de vous donner un aperçu de mon unité. Le NCSM *Queen* existe depuis 1924 et n'a connu d'interruption que durant une courte période entre 1967 et 1978 en raison de l'intégration et de la réduction des effectifs des Forces canadiennes. Principaux représentants de la marine dans une ville traditionnellement vouée à la Force terrestre, les membres de l'unité sont au nombre de 55 sur une possibilité de 89 postes autorisés. Ceci fait de nous une petite unité parmi les 24 unités de la réserve navale de tout le Canada.

Our unit tends to be transient in nature, our members being students travelling out of province to complete university or to join the workforce. Our size, though, does not deter our participation in and contribution to the operational tasks and commitments as mandated by the Commander of Maritime Command, Vice-Admiral Buck.

Here in Regina the ship's company undergoes training on Tuesday evenings and the occasional weekend, travelling in and out of province, mainly to Esquimalt, British Columbia, to further their skills. We also take part in various community and ceremonial events within the city.

In order for us to meet our commitments, each naval reserve commanding officer is allocated a budget by Naval Reserve Headquarters, NAVRESHQ. In my briefing tonight I will cover a number of points in relation to the budget, including how it works, how funds are allocated within my unit, how I monitor my funds and whether the funding is sufficient to meet my needs.

The budget cycle begins on April 1 of every year, with the funds being placed in a "bank account" or unit coding. This amount has been predetermined the previous August. In May/June a call letter is provided to each unit for the next fiscal year, providing instructions and strategic guidance to assist in the development and submission of the unit capability plan. The capability plans are then forwarded to NAVRESHQ in August/September, where they are reviewed and approved.

Although monitored continually through the Financial Management and Accounting System, FMAS, by the unit budget officer, the November fall budget review is the first opportunity for units to request budget adjustments. This includes the identification of any surpluses that may be returned to NAVRESHQ and also the justification for reallocation of funds to cover any shortages that the unit feels it has.

Traditionally, HMCS *Queen* identifies surpluses that are reallocated in January. Surpluses and shortages may be identified at any time, although shortages may not be remedied as the end of the fiscal year approaches. March is the closing month of the fiscal year.

HMCS *Queen* has received an operating budget of \$256,000 for this fiscal year. This amount has varied little over the past years, with minor increases of 2 per cent to 5 per cent for wage and cost-of-living changes, and decreases due to minor internal NAVRESHQ budget reallocation or reduction.

Notre unité a une nature transitoire, parce que nos membres sont des étudiants qui quittent la province pour étudier à l'université ou pour entrer sur le marché du travail. Toutefois, notre taille n'affecte en rien notre détermination à participer et à contribuer aux tâches opérationnelles et aux engagements qu'on nous sont donnés par le commandant du Commandement maritime, le vice-amiral Buck.

Ici, à Regina, l'équipage du bâtiment a de l'instruction les mardis soirs et de temps en temps la fin de semaine, il se rend à l'extérieur de la province, surtout à Esquimalt, en Colombie-Britannique, pour du perfectionnement. Nous participons aussi à divers événements communautaires et à des cérémonies dans la ville.

Chaque commandant de la réserve navale se voit allouer par le Quartier général de la Réserve navale, le QG RESNAV, un budget qui lui permet de s'acquitter de ses engagements. Ce soir je vais mentionner un certain nombre de points en rapport avec le budget, notamment comment il fonctionne, comment les fonds sont affectés au sein de mon unité, comment je surveille les dépenses et si le financement est suffisant pour répondre à mes besoins.

Le cycle budgétaire commence le 1^{er} avril de chaque année, date à laquelle les fonds sont déposés dans un compte bancaire ou attribués à un codage financier pour l'unité. Ce montant a été déterminé au cours du mois d'août précédent. En mai et juin, chaque unité reçoit une lettre d'appel pour l'exercice financier suivant dans laquelle on donne des instructions et une orientation stratégique destinée à faciliter l'élaboration et la présentation du plan de capacité de l'unité. Les plans de capacité sont ensuite transmis au QG RESNAV en août et septembre pour être examinés et approuvés.

Même s'il est continuellement surveillé par l'officier responsable du budget de l'unité par l'entremise du Système de comptabilité financière et de gestion, le SCFG, l'examen du budget de novembre est la première occasion offerte aux unités qui désirent obtenir des redressements. Cet exercice comprend notamment la détermination de tout excédent budgétaire qui peut être retourné au QG RESNAV ainsi que la justification en vue d'une réaffectation de fonds destinés à combler tout déficit établi par l'unité.

Habituellement, le NCSM *Queen* détermine les excédents qui sont réaffectés en janvier. Les excédents et les déficits peuvent être déterminés à tout moment, même s'il devient impossible de corriger les déficits lorsque la fin de l'exercice approche. Le mois de mars marque la clôture de l'exercice financier.

Le NCSM *Queen* a obtenu un budget de fonctionnement de 256 000 \$ pour le présent exercice. Ce montant a très peu varié au cours des dernières années, avec des augmentations mineures de l'ordre de 2 à 5 p. 100 pour suivre l'évolution des salaires et du coût de la vie, et des diminutions dues à des réaffectations ou compressions budgétaires mineures internes au QG RESNAV.

Approximately 90 per cent of our budget is for wages and benefits, with the remaining percentage being allocated to travel, facility rental, tuition for civilian-taught courses, and public grants. A detailed breakdown would be: pay and allowances of \$233,000; other would be \$23,000, for the total of \$256,000.

Breaking down the budget in another way, the majority of our funds are spent on training and the support of training. LCdr. Chow has touched on this in his briefing. Other fund usage includes corporate direction, i.e. the wages for the commanding officer, executive officer, the coxswain and other heads of department; administrative support, which includes recruiting, budget management and public affairs; also government-mandated programs, which are mainly the ceremonial activities such as Remembrance Day parades.

For this fiscal year, HMCS *Queen's* allocation has been distributed as: training for our part-time individuals, \$102,000; corporate direction, which includes any full-time staff, \$100,000; government-mandated programs, \$13,000; administrative support, \$38,000; and public grants, \$3,000, for the total of \$256,000.

Historically, the funding received is adequate, our actual unit strength being around 55 members and the parading strength about 35 members. At any given time, a third of my ship's company are on formal courses, fulfilling operational positions on the Maritime Coastal Defence Vessels, or on extended leave. Last fall, we had an additional six members being deployed at very short notice to Operation APOLLO.

Should we have our full complement parading in Regina, the allocation would not be sufficient. This low number parading allows us to send more individuals on activities such as professional development and to place more emphasis on recruiting. Where our unit must be very diligent with money is in travel expenses. Regina is not a major transportation hub and airfare costs are high, especially when travelling at short notice.

Our unit also receives a small funding allocation from our support base, 17 Wing Winnipeg. This fund covers office machine rental, vehicle maintenance, fuel for our vehicles and boats, and office supplies. We receive approximately \$14,000 each year. This budget is monitored much more closely, as it is barely sufficient to meet our needs. There have been a number of instances where I have had to request additional funding from NAVRESHQ as the 17 Wing allocation has not been enough to cover emergency expenses.

The budget process and funding allocation work well within my unit at present. The introduction of the business plan process has given me some flexibility in how I can use the funds to maximize benefits to my unit members. Although all commanding officers may not agree with me, I find that as long as I remember

Environ 90 p. 100 de notre budget est consacré aux salaires et avantages sociaux, et le pourcentage qui reste va aux déplacements, à la location de locaux, aux frais de scolarité pour les cours dispensés par des civils et à des subventions. Le budget pourrait se ventiler comme suit: 233 000 \$ pour les salaires et allocations; et 23 000 \$ pour les autres frais, pour un total de 256 000 \$.

Si on décide de le ventiler différemment, la majorité de nos fonds sont dépensés pour l'instruction et le soutien à la formation. Le capitaine de corvette Chow l'a mentionné dans son exposé. Nos dépenses comprennent notamment la direction générale, c'est-à-dire le salaire du commandant, du commandant en second, du premier maître 1re classe, des autres chefs de service et du soutien administratif, autrement dit le recrutement, la gestion budgétaire et les affaires publiques ainsi que les programmes autorisés par le gouvernement surtout des cérémonies comme le défilé du Jour du Souvenir.

Pour le présent exercice, l'affectation des fonds du NCSM *Queen* s'est effectuée comme suit: instruction de nos membres à temps partiel, 102 000 \$; direction générale, qui comprend tout le personnel à temps plein, 100 000 \$; programmes autorisés par le gouvernement, 13 000 \$; soutien administratif, 38 000 \$; et subventions 3 000 \$, pour un total de 256 000 \$.

Habituellement, le financement qui nous est accordé est suffisant, l'effectif réel de notre unité étant de 55 membres environ et l'effectif présent au rassemblement se situant autour de 35 membres. À tout moment, un tiers de mon équipage est inscrit à des cours, occupe des postes opérationnels sur des navires de défense côtière ou est en congé prolongé. L'automne dernier, six autres de nos membres ont été déployés, pratiquement sans préavis, dans le cadre de l'Opération APOLLO.

Si l'effectif complet devait se rassembler à Regina, les fonds affectés seraient insuffisants. Le faible nombre de membres au rassemblement nous permet d'envoyer davantage de personnes suivre des cours de perfectionnement professionnel et de mettre davantage l'accent sur le recrutement. Par contre, nous devons surveiller étroitement les frais de déplacement de l'unité. Étant donné que Regina n'est pas une plaque tournante pour le transport, les billets d'avion sont chers, surtout lorsqu'on les achète à la dernière minute.

Notre unité reçoit aussi une petite allocation financière de notre base de soutien, la 17e Escadre Winnipeg. Ces sommes servent à couvrir les frais de location de machines de bureau, l'entretien des véhicules, le carburant pour les véhicules et les bateaux et les fournitures de bureau. Nous recevons environ 14 000 \$ par année. Ce budget fait l'objet d'une surveillance beaucoup plus étroite étant donné qu'il suffit à peine à nos besoins. Dans plusieurs cas, nous avons dû demander un financement additionnel de la part du QG RESNAV lorsque l'allocation fournie par la 17e Escadre s'est révélée insuffisante.

Le processus budgétaire et l'affectation des fonds fonctionnent bien à l'intérieur de mon unité à l'heure actuelle. Le nouveau processus lié au plan d'activités m'a donné une certaine latitude concernant l'utilisation des fonds qui me permet de maximiser les avantages pour les membres de l'unité. Peut-être que tous les

the mandate we must meet and ensure that the justification for the spending falls within that mandate, funding is not an issue for HMCS *Queen*.

This concludes my presentation. I would be pleased to answer any questions you may have or expand on any points I have presented this evening.

The Chairman: Thank you very much, Lieutenant Commander. Maj. Green, I have a feeling this may not be a typical presentation.

Maj. Green: My presentation will address three issues: equipment and training, recruiting, and what I will call the "True North." I will be using a somewhat unorthodox approach in my address. I have reviewed the briefs that are on your Web site. I do not believe that I could compete with the excellent writers who have presented so far, or with what I have heard from my naval counterparts.

I choose, instead, to rely on my unit's motto of "Esprit d'initiative" to present a metaphor, a direct comparison of Canadian Forces Reserve issues and hockey. These views are my own and do not necessarily reflect Canadian Forces policy, although I will not say anything here that I have not raised with the chain of command.

Let me say before I begin that it is a great honour for me to appear here before you.

I would ask you if you recognize this picture?

The Chairman: If it is not Frank Mahovlich, it is hard for me to spot a hockey player.

Maj. Green: Right team, though. There is definitely a Toronto connection there, as you can see. He is a Toronto Maple Leaf. I actually met this gentleman when I was 14 years old. He owned a pool hall in Moose Jaw. His name is Ken Doraty. He was a right winger and he was five-foot-seven and weighed 133 pounds at his peak. His nickname was "Mighty Atom." Although small, he was known for his energetic and frenzied play.

I would like to think our Canadian Forces Land Reserve is somewhat similar to that. We are small, less than 15,000 people, but we have frenzied activity. We are doing a United Nations mission, NATO call-outs, we are participating in alliance actions, and certainly domestic operations such as floods and snowstorms and so forth.

Not only do my soldiers work at full-time civilian jobs, on their off time they provide weekend and vacation time to the reserve force.

However, let us look at Ken. Ken Doraty's professional career spanned 15 years, from 1925 to 1939. He was called up four times to the professional hockey league, the NHL, to the Blackhawks,

commandants ne seront pas d'accord avec moi, mais je trouve que dans la mesure où je tiens compte du mandat qui nous est confié et que je m'assure que les dépenses sont justifiées en fonction de ce mandat, le financement n'est pas un problème pour le NCSM *Queen*.

Voici qui conclut mon exposé. Je répondrai avec plaisir à vos questions ou à vos demandes d'éclaircissements sur les points que j'ai présentés ce soir.

Le président: Merci beaucoup, capitaine de corvette. Major Green, j'ai l'impression que cet exposé n'est pas représentatif.

Maj Green: Mon propre exposé portera sur trois aspects: le matériel et l'instruction, le recrutement et ce que j'appellerai le «Nord vrai». Je vais utiliser une approche qui n'est peut-être pas très orthodoxe pour faire mon exposé. J'ai pris connaissance des témoignages qui sont affichés sur votre site Web. Je ne pense pas que je pourrais concurrencer les excellents rédacteurs qui m'ont précédé ou même ce que j'ai entendu de la part de mes homologues de la réserve navale.

Aussi, j'ai choisi plutôt de m'en remettre à la devise de mon unité qui est en l'occurrence «Esprit d'initiative» pour vous présenter une métaphore, une comparaison directe entre les problèmes de la Réserve des Forces canadiennes et le hockey. Ces opinions sont les miennes et ne reflètent pas nécessairement la politique des Forces canadiennes, même si je ne dirai rien qui ne soit déjà venu aux oreilles de la chaîne de commandement.

Permettez-moi de vous dire avant de commencer que je suis très honoré de comparaître devant vous.

Est-ce que vous reconnaissez la personne sur cette photo?

Le président: Si ce n'est pas Frank Mahovlich, j'ai bien peur de ne pouvoir reconnaître aucun autre joueur de hockey.

Maj Green: Par contre, vous avez la bonne équipe. Il y a un lien avec l'équipe de Toronto, comme vous pouvez le voir. Il s'agit d'un joueur du Toronto Maple Leafs. J'ai rencontré ce monsieur lorsque j'avais 14 ans. Il tenait une salle de billard à Moose Jaw. Il s'appelle Ken Doraty. C'était un ailier droit, il mesurait cinq pieds sept pouces et pesait 133 livres au sommet de sa forme. Son surnom était «Mighty Atom». Même s'il était de petite taille, il était réputé pour son jeu énergétique et même frénétique.

Je me plais à voir la Réserve des Forces canadiennes un peu de cette manière. Nous sommes de petite taille, moins de 15 000 personnes, mais nous déployons une activité frénétique. Nous participons à une mission des Nations Unies, nous sommes incorporés dans les forces de l'OTAN, nous collaborons aux activités de l'alliance ainsi que bien sûr à des opérations intérieures comme les interventions lors d'inondations, de tempêtes de neige, et ainsi de suite.

Non contents d'occuper des emplois à temps plein dans le civil, mes soldats passent leurs temps libres durant les fins de semaine et les vacances dans la force de réserve.

Mais, parlons un peu de Ken. La carrière professionnelle de Ken Doraty s'est déroulée sur une période de 15 ans entre 1925 et 1939. On l'a invité quatre fois à venir jouer dans la ligue

to Toronto twice, and to Detroit. He played 105 games and got 16 goals and 25 assists. The reason I bring that up is he was not very productive, but frenzied. He averaged seven games a year in the NHL. He was sent down to the farm team more than 12 times.

If you get the picture of the man, here is a gentleman who alternates between, I would say, almost full time in the professional hockey league and part time in his farm team. Normally he was only called up when there were injuries to the first and second lines of the National Hockey League teams, and even then, sad to say, he spent most of his time on the bench waiting to play.

How about our reserves? Our reserves await the call for full-time service. Ken had the luxury of a binding contract that allowed him to move freely between NHL and farm teams. His job was held, whether he played for the Prairie Hockey League, the American Hockey League, the International Hockey League or the Pacific-Central Hockey League. When he was called up, his farm team held his place, by contract and law.

Sadly, this is not the case for reserve soldiers who leave their civilian work for periods of up to nine months to engage in full-time call-outs in support of Canada.

Surely, if it was possible for Ken the hockey player in 1930 to move between professional, full-time work and his part-time work on the farm team, we should be able to manufacture an agreement with civilian employers in the year 2000-plus to garner job security for our reservists as they do their work.

Ken was noted for a single event. He played in the longest game in Canadian NHL history. The game lasted over 170 minutes and had 6 overtime periods. Ken rode the Toronto bench for the first three periods, but got to play as the team physically sagged.

Let us examine Ken's kit and readiness to play. What do we observe? Here is Ken's kit right in front of you. You will note he has a pair of skates, some shin pads and a hockey stick. He is kitted out in the same way as his fellow team members, ready to do his job.

What if we give him this kit? Could he do his job? That is a rhetorical question. I do not think Ken could do his job using that equipment; it is the wrong equipment for that job. What is wrong with it? Well, it is not up to the standard; it is too small; it is the wrong type.

What if we give him this equipment? I actually have two sets here. How about this? Much more expensive kit, but again, it is the wrong kit for a right winger.

professionnelle de hockey, la LNH, avec les Blackhawks, deux fois avec Toronto, et avec Detroit. Il a joué 105 parties et a récolté 16 buts et 25 passes. Je vous mentionne cela parce qu'il n'était pas très productif, mais plutôt frénétique. Il jouait en moyenne sept parties par année dans la LNH. On l'a renvoyé au club-école pas moins de 12 fois.

Si vous voyez le tableau, ce monsieur alterne entre le jeu presque à plein temps dans le hockey professionnel et à temps partiel dans le club-école. En règle générale, on ne faisait appel à lui que lorsqu'il y avait des blessés dans les premières et secondes lignes des équipes de la Ligue nationale de hockey, et même alors, c'est triste à dire, mais il réchauffait le banc la plupart du temps.

Quel rapport avec les réserves? Les réservistes attendent qu'on les appelle pour les incorporer dans le service à plein temps. Ken pouvait se prévaloir de son contrat qui lui permettait de passer sans peine de la LNH aux clubs-écoles. Il conservait son poste, qu'il joue pour la Prairie Hockey League, l'American Hockey League, l'International Hockey League ou la Pacific-Central Hockey League. Lorsqu'on faisait appel à lui, le club-école lui gardait sa place qui lui était garantie par son contrat et par la loi.

Malheureusement, les choses sont différentes pour les soldats de la réserve qui quittent leur emploi pour des périodes pouvant atteindre neuf mois afin de participer à des missions à temps plein à l'appui du Canada.

Il me semble que si Ken, le joueur de hockey des années 30, pouvait passer de son travail professionnel à temps plein à son travail à temps partiel dans le club-école, nous devrions être capables de concevoir une entente entre les employeurs civils des années 2000 qui garantirait la sécurité d'emploi à nos réservistes pendant qu'ils font leur travail.

Ken est demeuré célèbre à cause d'un événement isolé. Il a joué durant la partie la plus longue qui se soit jamais déroulée dans toute l'histoire de la LNH au Canada. La partie a duré plus de 170 minutes et a comporté 6 prolongations. Ken est resté sur le banc du Toronto durant les trois premières prolongations, mais on l'a finalement laissé jouer lorsque l'équipe a commencé à être essoufflée.

Jetons un coup d'oeil à l'équipement de Ken et à sa détermination. Que voyons-nous? Voici l'équipement de Ken juste devant vos yeux. Vous remarquerez qu'il a une paire de patins, des protège-tibias et un bâton de hockey. Il porte le même équipement que ses coéquipiers, prêt à faire son travail.

Que se passera-t-il si nous lui donnons plutôt cet équipement-ci? Pourra-t-il faire son travail? C'est une question de pure forme. Je ne pense pas que Ken puisse faire son travail avec cet équipement; ce n'est pas l'équipement qu'il lui faut. Qu'est-ce qui ne va pas avec cet équipement? Et bien, il ne respecte pas les normes; il est trop petit; ce n'est pas le bon type d'équipement.

Que se passera-t-il si je lui donne cet équipement? J'en ai deux différents ici. Que pensez-vous de ceci? Il est beaucoup plus cher, mais dans ce cas aussi, ce n'est pas le bon équipement pour un ailier droit.

How about the reserves? Currently, we are searching for a role and we need equipment appropriate to that role. We want to be part of the team. Can we agree it is better to know our role first and then kit out our units? What about that role? Currently, we need to defend Canada, to enforce Canada's interests abroad, honour our alliances and perform peacekeeping and domestic operations.

What do we need? I think we need a mechanized combat force that would enable us to perform all those tasks. However, if you train only for peacekeeping, then that is the limit of your role. I argue it is better to prepare for the worst and then reduce the tempo of your training, if you must, than to try and pick up the tempo and re-equip in a crisis. Kit us to do our jobs with our fellow regular-force soldiers and we are part of the team.

Let us use models that are currently in existence in the United States, Britain, Israel, Russia and other nations. They have increased combat capabilities that promote similar reserve and regular force training and equipment.

Recruiting: Ken played in a church league where everybody joined in as a player. Not all of them made it to the Prairie Hockey League, now the Western Hockey League, or to the NHL, but they all played and they were all similarly equipped.

Every reasonably healthy person should be able to be a member of the reserve. We have adopted a cultural ethic in the Canadian Forces whereby we avoid liability at all costs. We are screening out some of our best high school, university and working people from participating in the defence of their homeland.

If a crisis comes, we will surely use these people, so let us prepare now to recruit and train them. That would allow us to have trained-and-ready personnel in a category that allows that to occur. Also, you could have deployment-ready category personnel who could go overseas immediately.

Canada will then have its own Canadian Forces, because your sons and daughters and your grandchildren will be demonstrating a commitment to our country through participation in the reserves that they might otherwise not be allowed to do.

For my final point, I would draw your attention to the "True North," and for that let us talk about the rink diagram here. I feel a little like Howie Meeker. Would anyone say that we should only be concerned with this area of the hockey rink? Some would say no, there is something the matter here; we have a commitment to do much more than that. Certainly we want to defend this area

Qu'en est-il des réserves? En ce moment, nous sommes à la recherche d'un rôle et nous avons besoin de l'équipement qui convient pour ce rôle. Nous voulons faire l'équipe. Êtes-vous d'accord avec moi qu'il est préférable de connaître d'abord le rôle que l'on est appelé à jouer et de chercher ensuite quel équipement conviendra le mieux? Quel est ce rôle? Aujourd'hui, il consiste à défendre le Canada, à défendre ses intérêts à l'étranger, à honorer nos alliances et à effectuer des opérations de maintien de la paix et d'autres à l'échelle nationale.

De quoi avons-nous besoin? Je pense qu'il nous faut une force combattante mécanisée qui nous permettrait d'accomplir toutes ces tâches. Toutefois, si l'on s'entraîne uniquement pour les missions de maintien de la paix, alors on se trouve à fixer les limites de son rôle. À mon avis, il est préférable de se préparer au pire et de réduire par la suite le rythme de l'instruction, s'il le faut, plutôt que d'essayer de rattraper le rythme et de se rééquiper en temps de crise. Équipez-nous pour que nous puissions faire notre travail au côté de nos collègues des forces régulières et nous ferons partie de l'équipe.

Prenons les modèles qui existent actuellement aux États-Unis, en Grande-Bretagne, en Israël, en Russie et dans les autres nations. Tous ces pays ont intensifié leur capacité de force combattante en favorisant une formation et un équipement semblable dans les forces de réserve et dans les forces régulières.

Recrutement: Ken jouait dans une ligue locale où tous et chacun pouvaient se joindre au jeu. Tous n'ont pas été repêchés par la Prairie Hockey League, que l'on appelle maintenant la Western Hockey League, ou encore par la LNH, mais tous jouaient et portaient sensiblement le même équipement.

Toute personne jouissant d'une assez bonne santé devrait pouvoir faire partie de la réserve. Nous avons adopté dans les Forces canadiennes une éthique culturelle en vertu de laquelle nous nous efforçons d'éviter les responsabilités à tout prix. Nous empêchons certains de nos meilleurs candidats qui sont étudiants au secondaire, à l'université, ou qui travaillent, de participer à la défense de leur pays.

En cas de crise, nous aurons sûrement besoin de ces gens, alors préparons-nous dès maintenant à les recruter et à les former. Ceci nous permettrait de compter sur du personnel qualifié et prêt à s'engager dans la catégorie ainsi déterminée. Donc, nous aurions du personnel dans la catégorie prêt au déploiement qui pourrait partir à outre-mer immédiatement.

Le Canada pourrait donc ainsi compter sur ses propres Forces canadiennes parce que vos fils et vos filles et vos petits-enfants montreront leur détermination à servir leur pays en participant aux forces de réserve, alors qu'ils ne pourraient pas le faire autrement.

En dernier lieu, j'aimerais attirer votre attention sur le «Nord vrai» et pour cela, regardons un peu ce schéma d'une patinoire. Je me sens un peu comme Howie Meeker. Est-ce que quelqu'un pourrait dire que nous devrions nous préoccuper uniquement de cette partie de la patinoire? D'autres pourraient dire qu'ils ne sont pas d'accord et qu'il se passe quelque chose d'important ici; et que

because it is ours, but we certainly want to influence the rest of the rink as well.

So it is with the reserve. We want to defend our area, our goal, we want to influence the rest of the rink and we do not want to leave any areas uncovered. Likewise, if we do not get serious about guarding our air, land and sea space, someone else will do it for us. If we want to have influence, impact and assertion of our national rights, we had better prepare to live in the North. An excellent task would be to have the reserves train for participation in the Arctic. Reserve units could do this and we would be preserving our statehood by doing so.

In conclusion, we need a large, well-equipped reserve with a working role in support of Canada. We can get there by adding in combat capability and large numbers of Canadians to ensure a strong, viable Canada with world influence.

One more thing, just to come to a conclusion here — Ken scored the game-winning goal. He came off the bench to score that goal and the Toronto Maple Leafs went on to win the semi-final series in that fifth game and to the finals for the Stanley Cup.

The Chairman: Thank you very much, Major. I have a bit of a dilemma as the Chair. Normally, when we have exhibits we append them to the text.

I turn to our reporters here who are preparing our text and wonder if you could find a way to insert into the transcript that we saw a pair of skates, a hockey stick, some shin pads, a goalie pad, what looked like a lacrosse stick, a pair of lady's skates, a diagram of a hockey rink and a picture of the 135-pound Ken Doraty.

LCol. Penner: First, I would like to thank the Senate committee for the opportunity to be here tonight, to present to you an insight into the reserve army in Saskatchewan.

I would like to state that these are my opinions and viewpoints. These opinions come from 35 years of service in the reserve army, having enrolled in 1968 in 20 Medical Company, Royal Canadian Army Medical Corps, which was removed from the order of battle during the unification and downsizing of the army in 1970.

From there I transferred into the North Saskatchewan Regiment and have advanced through the ranks to become its commanding officer.

The topic that I wish to talk about is the "Footprint in the Community." As I see it, this is the most visible aspect of the Canadian Forces; this is where the Canadian public and the force are at their closest.

notre engagement va au-delà de cela. Il est certain que nous voulons nous porter à la défense de ce secteur, parce que c'est le nôtre, mais nous voulons aussi avoir une influence sur le reste de la patinoire.

Il en va de même avec la réserve. Nous voulons défendre notre secteur, notre but, nous voulons avoir une influence sur le reste de la patinoire et nous ne voulons laisser aucun secteur sans protection. De la même manière, si nous ne prenons pas au sérieux notre engagement à protéger notre espace aérien, terrestre et maritime, quelqu'un d'autre le fera pour nous. Si nous voulons avoir de l'influence, de l'impact et affirmer nos droits nationaux, nous ferions mieux de nous préparer à vivre dans le Nord. Une tâche excellente à entreprendre consisterait à former les réserves en vue d'une participation dans l'Arctique. Des unités de la réserve pourraient s'en acquitter et nous préserverions notre qualité d'État en agissant ainsi.

En conclusion, nous avons besoin d'une vaste réserve, bien équipée et dotée d'un rôle actif à l'appui du Canada. Nous pouvons atteindre cet objectif en accroissant notre force combattante et en recrutant davantage de Canadiens afin de nous assurer que le Canada demeure un pays fort et viable ayant une influence dans le monde.

Une dernière chose, juste avant de conclure — Ken a compté le but gagnant. Il a quitté le banc pour venir compter ce but et les Toronto Maple Leafs ont pu remporter les séries semi-finales lors de cette cinquième partie, et participer aux finales de la Coupe Stanley.

Le président: Merci beaucoup, Major. Vous me mettez un peu dans l'embarras en tant que président. Habituellement, lorsqu'il y a des pièces, nous les joignons au texte de l'exposé.

Je vais demander aux sténographes qui préparent le texte s'il serait possible d'insérer dans la transcription que nous avons vu une paire de patins, un bâton de hockey, des protège-tibias, des jambières de gardien de but, ce qui ressemblait à un bâton de la crosse, une paire de patins de fantaisie, le schéma d'une patinoire et la photographie du joueur de 135 livres, Ken Doraty.

Lcol Penner: J'aimerais tout d'abord remercier le comité sénatorial de m'avoir invité à venir vous donner un aperçu de la Force terrestre de réserve en Saskatchewan.

Je tiens à préciser que j'exprime mes opinions et mes points de vue personnels. Ces opinions sont le fruit de 35 années de service dans l'armée de réserve, puisque je me suis enrôlé en 1968 dans la 20e Compagnie médicale du Corps de santé royal canadien, qui a été retiré de l'ordre de bataille durant l'unification et la réduction des effectifs de l'armée en 1970.

À partir de là, j'ai été muté dans le North Saskatchewan Regiment où j'ai eu des promotions jusqu'au grade de commandant.

J'aimerais vous parler de «La présence dans nos collectivités». Selon moi, il s'agit de l'aspect le plus visible des Forces canadiennes; c'est le moyen par excellence pour obtenir un rapprochement entre le grand public canadien et les forces.

We, the reserves, are the Canadian Forces in the eyes of the Canadian public, especially in hometown Saskatchewan. That arises mainly from the limited presence of any regular force in this province other than the Snowbirds and the training base at Moose Jaw.

This is one of two provinces that have no major Canadian Forces base; the other is Prince Edward Island. That leaves the reserves, both army and navy, to represent the Canadian Forces at events like Remembrance Day and the opening of the legislature, as well as community and charity events like Habitat for Humanity and the 24-hour relay for Saskatchewan Abilities Council.

As a commanding officer, I would never say no to attending Remembrance Day services, but there are many other events that we have been invited to attend or support, and I would have to decline or modify how we would support them.

I am fortunate to have in my unit a pipe band that carries the bulk of my Footprint-in-the-Community tasks. The pipe band is mostly visible during the summer, when they travel throughout urban and rural Saskatchewan playing at events such as Canada Day celebrations, fairs and exhibition parades. This band is made up of 3 paid members — it was 14 in 1995 — along with our outstanding volunteer section of 35 pipers and drummers. These volunteers have to borrow green shirts from ex-members so that they can parade in a common uniform. This is the Canadian Forces in rural Saskatchewan.

It is 38 Brigade's mission to train soldiers, in addition to all the other tasks such as footprint, recruiting and administration that commanding officers of a reserve unit are required to carry out. It is extremely difficult to do this within the 37-days-per-soldier annual budget that is allocated to us for training alone.

These constraints do lead to careful budgeting of monies that we have been given to get "the best bang for the buck." In the last training year, our unit spent approximately \$25,000, or 217 man-days, to carry out footprint tasks. Do not misunderstand me; I regard Footprint in the Community tasks as very important priorities that must be carried out. Without this footprint, the average Canadian would never even know that we exist in their communities.

Without this exposure to the public, the reserves would lose their ability to recruit, and that is our lifeblood. That is where our future soldiers come from. Without the communities, we would not exist. Our soldiers enjoy performing these tasks and are eager to wear the uniform with pride in our community, where the members of the reserve army live and work.

Nous, les réservistes, représentons les Forces canadiennes aux yeux du public canadien, et tout particulièrement dans la Saskatchewan où j'ai grandi. Cette situation s'explique surtout par la présence limitée de toute force régulière dans la province, mis à part les Snowbirds et la base d'entraînement de Moose Jaw.

La Saskatchewan est l'une des deux provinces où il n'y a aucune base importante des Forces canadiennes; l'autre est l'Île-du-Prince-Édouard. Il appartient donc aux deux réserves, celle de la Force terrestre et de la marine, de représenter les Forces canadiennes lors d'événements comme le jour du Souvenir et l'ouverture de la législature, de même que lors d'activités communautaires ou organisées par des oeuvres de bienfaisance comme Habitat for Humanity et le relais de 24 heures organisé pour le Saskatchewan Abilities Council.

En ma qualité de commandant, je ne pourrais pas refuser de participer aux services de commémoration du jour du Souvenir, mais je dois parfois refuser ou réduire notre participation à d'autres événements où nous sommes invités à collaborer ou à donner notre appui.

J'ai la chance d'avoir au sein de mon unité un corps de cornemuses qui s'occupe de la plupart des activités liées à La présence dans nos collectivités. Le corps de cornemuses est surtout actif en été, il se déplace dans les villes et les campagnes de la Saskatchewan pour se produire lors d'événements comme la Fête du Canada, lors des foires et des défilés. Ce corps est formé de 3 membres rémunérés — ils étaient 14 en 1995 — qui sont accompagnés d'une section de 35 cornemuseurs et tambours. Ces bénévoles doivent emprunter des chemises vertes d'anciens membres afin de pouvoir défiler dans le même uniforme. Voilà la situation des Forces canadiennes dans la Saskatchewan rurale.

La mission de la 38^e Brigade est de former des soldats en plus de toutes les autres tâches qui lui incombent comme les activités de La présence dans nos collectivités, le recrutement et l'administration que les commandants d'une unité de la réserve doivent effectuer. Voilà une mission extrêmement difficile à accomplir de nos jours avec le budget annuel de 37 jours par soldat qui nous est attribué pour l'instruction seulement.

Ces contraintes nous forcent à surveiller étroitement les dépenses afin de tirer le meilleur parti possible des sommes qui nous sont confiées. Au cours de la dernière année d'instruction, notre unité a dépensé environ 25 000 \$ ou 217 journées-personnes pour les activités liées à la présence dans les collectivités. Comprenez-moi bien, je considère que ces activités de présence dans les collectivités sont des priorités très importantes. Sans elles, le citoyen moyen ignorerait tout de notre existence.

Sans cette exposition au public, les réserves se couperaient de leur capacité de recrutement, notre principe vital. C'est en effet de là que proviennent nos futurs soldats. Sans les collectivités, nous n'existerions pas. Par ailleurs, nos soldats prennent plaisir à ces tâches et sont très heureux d'arborer fièrement l'uniforme dans leur collectivité, là où les membres de la réserve de la Force terrestre vivent et travaillent.

It seems that all things can be fixed by more money; in general, that is true. Then again, sometimes, an acknowledgement by the public, the government and our higher command of the vital role we play would greatly help to ease the frustration of soldiers during this time of reduced budgets and increased operations.

LCol. King: Honourable senators, I have served in the army reserve for 16 years and today I have the privilege of providing my thoughts on the impact that our army's increased operational tempo has on a reserve unit such as the Royal Regina Rifles.

Some brief background information on our regiment: We are a light infantry unit that perpetuates a number of Southern Saskatchewan units that have continued for approximately 100 years. Our approximate strength for the last 10 years is 80 to 100 personnel, with 10 per cent non-effective, 10 per cent to 20 per cent on operations, and 60 per cent on the ground for unit training.

The demographics describing the average soldier in our unit are as follows: A rifleman — a private in a rifle regiment — is usually a high school student whose only source of income is the army reserve. Our average junior NCO, or officer cadet through lieutenant, would be a university student and/or part-time worker. The army reserve is that soldier's main source of income, and there is a high fluidity between part-time parading with our unit and full-time call-outs. Our average senior NCOs and captains through lieutenant-colonels are usually employed full time and have a family.

It is generally acknowledged that there is an increased operational tempo across the army. It is also acknowledged that army reservists are playing an ever-increasing role in those operations in terms of quantity as well as the frequency with which they must augment the regular force. This has a significant impact on the parent units of those soldiers.

I mentioned that over the last decade or so, an average of 10 per cent to 20 per cent of our soldiers were detached from our unit for operations. Right now, 11 of our soldiers are in Bosnia on ROTO 11. Five more are detached from us and in training to go with the battalion that will replace them on ROTO 12.

Who are these 16 soldiers from the Royal Regina Rifles? For the most part, they are our most highly trained riflemen, junior NCOs and our newly promoted sergeants and lieutenants. Few of them are fully established in the community with families or civilian careers. This is a significant hit to our junior leadership. Although they represent only 10 per cent to 20 per cent of our entire unit strength, they represent more than 50 per cent of our unit's present junior leadership. At a time when attempts are

On croit souvent que l'argent est la solution à tous les problèmes; et en règle générale, c'est vrai. Mais encore là, parfois, la reconnaissance du public, du gouvernement et du haut commandement du rôle vital que nous jouons pourrait contribuer énormément à apaiser les frustrations des soldats durant cette période de compression financière et d'accélération du rythme des opérations.

Lcol King: Honorables sénateurs, je suis membre de l'armée de réserve depuis 16 ans et aujourd'hui j'ai le privilège de venir vous entretenir de mes réflexions concernant l'impact que le rythme accéléré des opérations peut avoir sur une unité de réserve comme le Royal Regina Rifles.

Je vais d'abord vous décrire brièvement notre régiment: nous sommes une unité d'infanterie légère qui perpétue un certain nombre d'unités du sud de la Saskatchewan qui existent depuis une centaine d'années. Notre effectif approximatif pour les 10 dernières années varie entre 80 et 100 membres, dont 10 p. 100 sont en congé, 10 à 20 p. 100 participent à des opérations et le 60 p. 100 qui reste est sur le terrain pour s'entraîner dans son unité.

Voici les caractéristiques démographiques du soldat moyen dans notre unité: un carabinier — un soldat dans un régiment de carabiniers — est habituellement un étudiant du secondaire dont la seule source de revenu provient de sa participation à l'armée de réserve. Le sous-officier subalterne moyen ou élève-officier jusqu'au grade de lieutenant, peut être un étudiant de niveau universitaire et/ou un travailleur à temps partiel. L'armée de réserve représente la principale source de revenu de ce soldat, et les frontières ne sont pas étanches entre le service à temps partiel dans notre unité et les incorporations à temps plein. Les sous-officiers supérieurs moyens et les capitaines jusqu'au lieutenant colonel sont habituellement employés à temps plein et sont chefs de famille.

On reconnaît de façon générale que le rythme des opérations s'est accéléré au sein de la force terrestre. On reconnaît également que les réservistes jouent un rôle croissant dans ces opérations en termes de quantité ainsi qu'en ce qui concerne la fréquence avec laquelle ils sont appelés en renfort de la force régulière. Cette situation a une incidence marquante sur les unités d'appartenance de ces soldats.

J'ai mentionné qu'au cours de la dernière décennie ou à peu près, une moyenne de 10 à 20 p. 100 de nos soldats avaient été détachés de notre unité pour se joindre à des opérations. À l'heure actuelle, 11 de nos soldats sont en Bosnie et participent à ROTO 11. Cinq autres sont en détachement et suivent l'instruction en vue d'être déployés dans le bataillon qui ira les remplacer avec ROTO 12.

Qui sont ces 16 soldats du Royal Regina Rifles? Pour la plupart, il s'agit de nos carabiniers les plus compétents, de sous-officiers subalternes et de sergents et lieutenant nouvellement promus. Rares sont ceux qui sont déjà établis dans la collectivité, c'est-à-dire qui ont fondé une famille ou amorcé une carrière dans le civil. Ces départs pratiquent une brèche importante dans notre effectif de chefs subalternes. Même s'ils ne représentent que de 10 à 20 p. 100 de notre unité, ce pourcentage correspond à plus de

being made to increase the numbers within the army reserve, our unit now has less ability to recruit, train and retain our soldiers because of present operations.

The army reserve units play a role in attracting potential recruits. It is well known that our relatively new and young reservists recruit many soldiers. Other than the soldiers in my unit, I know very few young people. The same applies to most of our senior leadership. Therefore, we rely on our young soldiers as informal recruiters. They are the most successful, informal, active recruiting teams as they are far more in tune with the interests of potential recruits.

The type of reserve soldiers who volunteer and are accepted for operations are usually our best recruiters. Therefore the increase in operational tempo reduces our unit's ability to attract recruits.

Infantry training, whether reserve or regular, is labour intensive. There are many individual technical skills in the infantry, but few of them can be practised without junior NCOs and junior officers providing the leadership and supervision for safe and effective training. For example, firing weapons may seem like an individual act, but technical instruction and safety supervision are obviously required. Much of our infantry training is collective and teamwork oriented. We live, train and fight collectively in formed groups.

With a significant percentage of our junior leaders frequently on operations, we have a decreased ability to train collectively, both within our unit and when combined with other reserve units in our brigade. With decreased quantity and quality of collective training, there is also a decrease in the training and professional development of our senior leaders.

Formal, individual training courses, such as Basic Military Qualification training for recruits, infantry qualification training, junior leadership training, et cetera, are also labour intensive. The majority of the instructor cadre for the courses that our soldiers attend comes from regular force infantry battalions and reserve infantry units. The regular force infantry battalions appear to now be on a regular phased cycle of: training for deployment on operations, deployment on operations, and reconstitution.

When you combine this apparent regular force cycle of increased operational tempo with their personnel shortages, it is obvious that they need reserve augmentation for operations. As a

50 p. 100 des chefs subalternes dont nous disposons actuellement. À un moment où l'on s'efforce d'accroître l'effectif dans l'armée de réserve, notre unité voit sa capacité de recrutement, d'instruction et de maintien de l'effectif amoindrie en raison des opérations qui se déroulent actuellement.

L'unité de l'armée de réserve contribue à attirer de nouvelles recrues éventuelles. Il est bien connu que nos réservistes relativement nouveaux et jeunes recrutent de nombreux soldats. À part les soldats de mon unité, je connais très peu de jeunes gens. C'est la même chose pour la plupart de nos chefs supérieurs. Par conséquent, nous comptons sur nos jeunes soldats pour servir de recruteurs non officiels. Ce sont les équipes de recrutement les plus efficaces et les plus actives, malgré leur rôle non officiel, parce que nos jeunes soldats sont beaucoup plus branchés sur les intérêts de nos recrues éventuelles.

Les soldats de la réserve qui posent leur candidature volontairement et qui sont acceptés pour les opérations sont habituellement nos meilleurs agents de recrutement. Par conséquent, en accélérant le rythme des opérations, on réduit par le fait même la capacité de notre unité d'attirer de nouvelles recrues.

La formation de l'infanterie, qu'elle soit de réserve ou régulière, nécessite beaucoup de personnel. Il existe de nombreuses compétences techniques individuelles dans l'infanterie, mais un très petit nombre de ces compétences peuvent être mises à l'épreuve sans la direction et la supervision de sous-officiers et d'officiers subalternes chargés de faire en sorte que l'instruction soit sans danger et efficace. Par exemple, tirer avec une arme peut sembler un acte individuel, mais l'instruction technique et la supervision pour des raisons de sécurité sont absolument nécessaires. L'instruction de l'infanterie est pour une bonne part collective et axée sur le travail d'équipe. Nous vivons, suivons l'entraînement et combattons collectivement dans des groupes constitués.

Avec un pourcentage important de nos chefs subalternes qui se retrouvent fréquemment sur le théâtre d'opérations, notre capacité à organiser de l'instruction collective se trouve réduite, que ce soit à l'intérieur de l'unité ou en combinaison avec d'autres unités de la réserve dans notre brigade. Avec une diminution en quantité et en qualité de l'instruction collective, on note également une détérioration au chapitre de l'instruction et du perfectionnement professionnel de nos chefs supérieurs.

Les cours d'instruction régulière individuels comme la Qualification militaire de base pour les recrues, l'instruction de qualification de l'infanterie, l'instruction des chefs subalternes et ainsi de suite nécessitent tous beaucoup de main-d'oeuvre. La majorité des instructeurs cadres pour les cours que suivent nos soldats proviennent de bataillons d'infanterie de la force régulière et d'unités d'infanterie de la réserve. Les bataillons d'infanterie de la force régulière semblent avoir adopté le cycle régulier suivant: instruction en vue d'un déploiement sur le théâtre des opérations, déploiement et reconstitution.

Si on combine ce cycle apparent d'accélération du rythme des opérations de la force régulière avec les pénuries de personnel, il est évident qu'elle doit puiser dans les réserves pour obtenir du

result, the regular force infantry units are less able to play the role they have in the past in providing instructors and staff for training courses for reservists.

While the simple solution to the lack of regular infantrymen to help train reservists may be to use more reservists, it creates challenges. A significant percentage of those reservists who have the most appropriate training, rank level and availability are already augmenting the regular force battalions for the operations. Therefore, increased operational tempo results in less capability to train reservists.

Retention, or the perceived high turnover and release rate of reserve soldiers, has historically been an issue. Many of the historical contributing factors to the retention problems have been solved. For example, it used to be very common for reservists to experience pay problems that resulted in some unlucky soldiers going unpaid for months. It was an understandable contributing factor to dissatisfaction and eventual release. To my knowledge, these pay problems are entirely in the past.

As well, it is generally acknowledged that recent improvements in pay rates and benefits are positive factors in retention. Some retention issues, however, are related to the previously mentioned recruiting and training issues. A significantly high percentage of applicants never become recruits. My understanding is that less than 50 per cent of applicants who make it through the processing at a Canadian Forces Recruiting Centre are eventually enrolled. The updated statistic in my unit, as of today, is approximately 25 per cent.

For those applicants who are patient through processing, restrictions are put on enrolment quotas based on the number of instructors available to train recruits. Instructors for these courses are primarily junior leaders and, as mentioned earlier, there are generally fewer available, so retention is impacted by increased operational tempo.

In summary, discussions with my counterparts from other units indicate that our regiment is not unique in the challenges it faces in terms of succession planning. Many reserve units face difficulties developing senior leaders, whether commanding officers or regimental sergeants major. While there may be a number of systemic and environmental factors, one cannot rule out the previously mentioned issues impacted by operations.

I would like to conclude by saying that I hope you do not misunderstand the aim of my comments. Our young soldiers want to go on operations, they want the experience and many of them,

renfort sur le théâtre des opérations. C'est la raison pour laquelle les unités de la force d'infanterie sont de moins en moins capables de jouer le rôle qu'elles jouaient dans le passé qui consistait à fournir des instructeurs et du personnel d'état-major chargés de dispenser les cours d'instruction aux réservistes.

Même si la solution la plus simple au manque de fantassins de la force régulière pour venir aider à former les réservistes pourrait être d'utiliser davantage de réservistes, cette situation présente des difficultés. En effet, un pourcentage significatif de ces réservistes qui ont l'instruction, le grade et la disponibilité qui conviennent ont déjà été appelés en renfort des bataillons de la force régulière sur le théâtre des opérations. Par conséquent, l'accélération du rythme des opérations handicape notre capacité de former les réservistes.

Le maintien des effectifs ou le soi-disant roulement élevé ou taux de libération élevé des soldats de la réserve a toujours été un problème. Bon nombre des facteurs historiques ayant contribué aux problèmes de maintien des effectifs ont été résolus. Par exemple, il était courant que les réservistes éprouvent des problèmes de rémunération qui privaient certains soldats malchanceux de leur solde durant des mois. Il s'agit d'un facteur contributif dont on comprend aisément pourquoi il finissait par entraîner de l'insatisfaction et finalement, la libération du soldat. À ma connaissance, ces problèmes de rémunération sont maintenant chose du passé.

Par ailleurs, on reconnaît généralement que de récentes améliorations apportées aux taux de salaire et aux avantages sociaux sont des facteurs positifs dans le maintien de l'effectif. Certains problèmes à ce chapitre ont toutefois un lien avec les questions de recrutement et d'instruction que nous venons de mentionner. Un pourcentage assez élevé de candidats ne deviennent jamais des recrues. À ma connaissance, moins de 50 p. 100 des candidats réussissent à franchir toutes les étapes du processus du Centre de recrutement des Forces canadiennes et finissent par être intégrés. Les statistiques à jour dans mon unité, en date d'aujourd'hui, parlent d'environ 25 p. 100.

Les candidats qui ont été assez patients pour suivre tout le processus se heurtent ensuite aux contingents qui sont établis en fonction du nombre d'instructeurs disponibles pour former les recrues. Les instructeurs pour ces cours sont majoritairement des chefs subalternes, et comme nous l'avons déjà mentionné, il y en a de moins en moins, aussi le maintien de l'effectif souffre de l'accélération du rythme des opérations.

En résumé, il est ressorti de mes discussions avec mes homologues des autres unités que notre régiment n'est pas le seul à devoir affronter les défis que représente la planification de la relève. Beaucoup d'unités de la réserve éprouvent des difficultés à former des chefs supérieurs, qu'il s'agisse de commandants ou de sergents-majors de régiment. Même si l'on reconnaît l'existence d'un certain nombre de facteurs environnementaux, ils n'excluent pas les problèmes déjà mentionnés résultant des opérations.

En conclusion, j'aimerais que vous n'interprétiez pas mal mes commentaires. Nos jeunes soldats sont désireux de participer aux opérations, ils veulent vivre l'expérience et, en toute sincérité, bon

frankly, need the employment. They are not unlike many of their regular force counterparts in that regard. As regiments, we want to send them.

Our serving members, our former serving members, and especially our war veterans, are proud of them and proud that our regiment has answered the call yet again. We want to support our regular force counterparts by augmenting their numbers with our well-trained soldiers, whether individually or in formed groups. We acknowledge that it is one of the reasons that we exist. I believe it must also be acknowledged that the increased operational tempo imposed upon our regular force counterparts has an impact on us.

Although this is not in my speaking notes, if a genie were here to grant me three wishes for the army reserve and our unit, I would fix the problems in recruiting, I would bring the regular force battalions, the infantry battalions, up to strength so that they are not robbing us and can help train us, and I would restructure the army reserve now, fund, equip and organize it for achievable and appropriate roles, missions and tasks.

Senator Wiebe: I appreciated your comments very much. I have had the opportunity to get to know each of you and to know the men and women who are part of your reserve units. Therefore, I will not spend too much time asking questions because I know a lot of the answers from the discussions I have had with some of your people.

I want to make one comment first. Major Green, I think that you have outlined in a very easy-to-understand way the true value of the reservist to the Canadian Forces and to Canada. Just as an aside, it was rather interesting that at the conclusion of your comments, Senator Atkins leaned over and asked if I had written your speech. It is nice to have what I have been saying to this committee reinforced by members of the reservists here.

One of the things that concern me is recruitment, and we have heard that last year, the recruitment throughout Canada and Saskatchewan for reservists was a great success. Yet we hear from each of you that recruitment is a real problem. My question is, has every qualified individual who has applied to join your reserve units been taken on strength?

LCol. King: A very good question, Senator Wiebe. For calendar year 2002, the statistics I have today are that there were 50 applications to join our unit forwarded to the recruiting centre. Of those, 14 eventually were enrolled and 17 are still in the process. The average number of calendar days, not working days, from application to enrolment is 108.

nombre d'entre eux ont besoin de l'emploi. Ils ne sont pas différents de beaucoup de leurs homologues de la force régulière à cet égard. En tant que régiments, nous voulons les envoyer.

Nos militaires actifs, nos anciens militaires et tout particulièrement nos vétérans, sont fiers d'eux et que notre régiment ait répondu à l'appel encore une fois. Nous voulons soutenir nos homologues de la force régulière en venant en renfort de leurs effectifs avec nos soldats bien entraînés, que ce soit sur une base individuelle ou dans des formations. Nous reconnaissons qu'il s'agit là de l'une de nos raisons d'être. Je pense que l'on doit reconnaître que l'accélération du rythme des opérations imposée à nos homologues de la force régulière a aussi une incidence sur nous.

Je vais sortir un peu de mes notes pour vous dire que si un génie m'accordait trois souhaits pour la réserve et notre unité, je réglerais les problèmes de recrutement, je ferais en sorte que les bataillons de la force régulière, les bataillons d'infanterie, atteignent leur plein effectif afin qu'ils ne viennent pas nous dérober des membres et qu'ils puissent nous aider avec l'instruction et je procèderais à une restructuration de l'armée de réserve, je la financerais, je l'équiperais et je l'organiserais afin quelle puisse s'acquitter de rôles, de missions et de tâches qui lui conviennent et qui sont accessibles.

Le sénateur Wiebe: J'ai beaucoup apprécié vos commentaires. J'ai eu l'occasion de faire la connaissance de chacun d'entre vous ainsi que des hommes et des femmes qui forment vos unités de réserve. Par conséquent, je ne prendrai pas trop de temps à poser des questions parce que je connais déjà pas mal des réponses après les discussions que j'ai eues avec certains de vos collègues.

Mais j'aimerais d'abord faire un commentaire. Major Green, je pense que vous avez décrit d'une façon très imagée la valeur véritable des réservistes pour les Forces canadiennes et le Canada. Soit dit en passant, il est assez intéressant de souligner qu'à la fin de votre exposé le sénateur Atkins s'est penché vers moi et m'a demandé si j'avais écrit votre témoignage. C'est agréable de voir que ce que je dis à ce comité est renforcé par les réservistes ici présents.

L'une des choses qui me préoccupent est le recrutement, et on nous a dit que l'année dernière, dans tout le Canada et la Saskatchewan le recrutement des réservistes a remporté un franc succès. Et pourtant, chacun d'entre vous nous affirme que le recrutement représente un réel problème. Je me demande si tous les candidats qualifiés ayant présenté une demande en vue de se joindre à une unité de réserve ont été engagés.

Lcol King: Très bonne question, sénateur Wiebe. Pour l'année civile 2002, les statistiques dont je dispose aujourd'hui montrent que 50 candidats ont présenté une demande en vue de se joindre à notre unité et que leurs candidatures ont été transmises au centre de recrutement. De ce nombre, 14 ont été engagés et 17 sont encore quelque part dans le processus. Le nombre moyen de jours civils, et non de jours ouvrables, qui s'écoulent entre la présentation d'une demande et l'intégration est 108.

LCol. Penner: My statistics are about the same. We have had problems in Saskatoon. We brought approximately 30 to 40 into the system and I have sworn in 7 out of the 12 positions I have been allotted. Most of them have taken an average of two to three months.

Maj. Green: I have to guard my remarks. We have a problem with recruiting at all levels. It surprises me that it would surprise you that it takes an average of 100 days for a person to get in. Although it should not, because I have even heard our area commander say that he thinks that it takes three weeks to get a person in, from start to finish.

They use the term "clean candidate." We are the only business in the world where a clean candidate is someone who has not worked for your company before. I have members right now who have been in the service before and are waiting 9, 10, 11 months to get in, and their fault is that they served their country.

As for barriers to serving, I think that if you look at it from a marketing perspective, if you take four individuals into a recruiting process and only one or two of them are successful, you have poisoned your recruiting pool. People will say it is not worth trying to get in. That is what we are experiencing now. We are experiencing young people who are saying, "Do not bother going down there, they do not want you." I think we have to clean up our recruiting system. It is ethically irresponsible and does not meet the needs of Canadian citizens.

LCdr. Mushanski: I would agree with my army counterparts. Last year I had a quota of 30 individuals whom I was allowed to recruit into the naval reserve organization. Of those 30 positions, I was only able to bring in 13.

A large part of the problem is that through the recruiting process, people are weeded out mainly for medical reasons. They have a long list of reasons why, all of a sudden, someone is no longer a suitable candidate.

It is a big issue for me. It is taking about three months for an individual to go through the system. It is not that 100 per cent of the problem is in the recruiting centre, but a lot of it is trying to make arrangements for individuals to get all their paperwork in. There is quite a lot of paperwork to which they must attend.

At present, the most outstanding example is that in the Canadian Forces and in the reserve there is a very great shortage of padres in the system. I am in the midst of recruiting a padre who has been in the recruiting system for 18 months and is still not enrolled. I am still waiting for the final stamp from the system to get him enrolled. If it were not for the fact that this individual very much wants to be in the reserve, especially in the naval reserve, I would have lost him months ago.

Lcol Penner: Mes chiffres sont sensiblement les mêmes. Nous avons éprouvé des difficultés à Saskatoon. Nous avons réussi à entrer de 30 à 40 candidatures dans le système et je n'ai assermenté que 7 candidats aux 12 postes qui m'ont été attribués. La plupart d'entre eux avaient pris de deux à trois mois pour compléter le processus.

Maj Green: Je dois surveiller mes remarques. Nous avons un problème avec le recrutement à tous les niveaux. Je suis moi-même surpris que cela vous surprenne qu'il faille en moyenne compter un délai de 100 jours pour intégrer une recrue. Même si ce ne devrait pas être aussi long, parce que j'ai même entendu notre commandant de secteur dire qu'il pensait qu'il fallait trois semaines pour engager une personne, du début à la fin.

Ils utilisent le terme «candidat propre». Je pense que nous sommes les seuls employeurs au monde pour lesquels un candidat propre est quelqu'un qui n'a jamais travaillé pour l'entreprise auparavant. Je connais d'anciens militaires qui doivent attendre 9, 10, 11 mois pour être réintégrés, et leur défaut est d'avoir déjà servi leur pays.

En ce qui a trait aux obstacles qui s'opposent au recrutement, je pense que si vous regardez ça du point de vue du marketing, si vous prenez quatre individus qui s'engagent dans un processus de recrutement et que seulement un ou deux réussissent, vous venez d'empoisonner votre bassin de recrues éventuelles. Les gens diront qu'il est inutile de tenter l'expérience. C'est ainsi que les choses se passent actuellement. Nous entendons des jeunes gens qui disent, «Ne perdez pas votre temps avec eux, ils ne veulent pas de vous». Je pense que nous devons faire un grand ménage dans notre système de recrutement. Il est irresponsable sur le plan de l'éthique et il ne répond pas aux besoins des citoyens canadiens.

Captc Mushanski: Je suis d'accord avec mes homologues. L'année dernière, on m'avait attribué un contingent de 30 personnes que je pouvais recruter dans l'organisation de la réserve navale. Sur ces 30 postes, je n'ai réussi à en combler que 13.

Une bonne partie du problème tient au fait que durant le processus de recrutement, les candidats sont éliminés principalement pour des raisons de santé. Il y a une longue liste de raisons qui expliquent pourquoi, soudainement, une personne n'est plus un candidat valable.

C'est une question importante pour moi. Il faut environ trois mois à un candidat pour franchir toutes les étapes du système. Le centre de recrutement n'est pas responsable du problème à 100 p. 100, mais il tient pour une large part à toutes les formalités administratives. Il y a tout un tas de paperasses dont il faut s'occuper.

À l'heure actuelle, l'exemple le plus frappant est la très grande pénurie d'aumôniers tant dans les Forces canadiennes que dans la réserve. Je suis sur le point d'engager un aumônier qui a fait son entrée dans le système de recrutement il y a 18 mois, et qui n'est toujours pas engagé. J'attends toujours le feu vert pour l'engager. Si ce n'était du fait que cet homme est très désireux d'entrer dans la réserve, et tout particulièrement dans la réserve navale, je pense que nous l'aurions perdu depuis longtemps.

LCdr. Chow: Mr. Chair, the *Unicorn* in Saskatoon has a similar situation. It is not as dramatic or as severe as for my counterparts, but we do have bottlenecks, as I mentioned in my briefing to you. Major Green made reference to what is called a "clean candidate." That is the term that is used within the recruiting circles. Candidates may have something in their background that can delay the process. However, the real bottleneck still occurs, as far as we are concerned, at the medical stage. All forces medicals must go through Borden, and that is where the bottleneck is.

Once again, that is from my perspective, senators. There may be other issues unknown to me. I may not be privy to how that works.

Senator Wiebe: Two key words: one was "budget" and the other was "quota." It is my understanding, from remarks that were made, that you submitted your budget for 2003 last August. Someone mentioned "quota." Who assigns the quota for new reservists for each of your units, and why is there a quota?

If you set your budget according to your current strength, and all of a sudden you have a flood of applications from qualified personnel, will your budget be increased for the next year so that you can put those applicants on strength? Second, if we want to have more reservists, why are we setting quotas?

LCol. King mentioned the quota and, Lieutenant-Commander, you mentioned the budget, so perhaps the two of you wish to tackle those aspects.

LCol. King: Thank you, sir. In fact, the numbers we are allowed to enrol in our units, in our brigade, have been restricted based entirely on how many we can train after they are enrolled. It has to do with the instructors available to train recruits. We did have that restriction placed on us. However, we still were not able to process enough recruits to meet that restricted number.

For example, I was given 11 spots, I believe, based on what instructors we had available to conduct upcoming basic training courses, although I had approximately 50 applications. In the end, less than 11 were processed and enrolled.

LCdr. Mushanski: Our experience is quite similar to the Rifles, in that we have a quota set on the availability of training positions in Borden, Ontario, where the Naval Reserve Basic Military Qualification training is being held currently. There are two periods of time when training takes place: May-June and July-August. Therefore, our headquarters decides how many individuals they can train in those two periods.

Capté Chow: Monsieur le président, le *Unicorn* de Saskatoon vit une situation semblable. Elle n'est pas aussi radicale ou grave que chez mes homologues, mais nous avons aussi des goulots d'étranglement, comme je l'ai mentionné dans mon exposé. Le major Green a fait allusion à ce qu'il a appelé un «candidat propre». C'est le terme qui est utilisé dans les cercles où l'on fait du recrutement. Il peut y avoir quelque chose dans les dossiers des candidats qui retarde le processus. Toutefois, le véritable goulot d'étranglement se trouve encore, en ce qui nous concerne, à l'étape des formalités médicales. Tous les dossiers médicaux des forces doivent passer par Borden, et c'est là que se trouve le goulot d'étranglement.

Je vous répète qu'il s'agit de mon point de vue personnel, sénateurs. Peut-être que d'autres aspects m'échappent. Je ne connais peut-être pas toutes les ficelles de ce processus.

Le sénateur Wiebe: Deux mots clés: le premier est «budget» et l'autre est «contingent». J'ai l'impression d'après des remarques que vous avez faites, que vous avez présenté votre budget pour 2003 en août dernier. Quelqu'un a mentionné le mot «contingent». Qui assigne les contingents pour les nouveaux réservistes de chacune de vos unités, et pourquoi y a-t-il des contingents?

Si vous établissez votre budget en fonction de votre effectif actuel et que soudainement vous vous retrouvez avec une montagne de demandes en provenance de personnel qualifié, est-ce que votre budget sera augmenté pour l'année suivante afin que vous puissiez enrôler tous ces candidats? Deuxièmement, si nous voulons engager davantage de réservistes, pourquoi fixer des contingents?

Le lieutenant colonel King a mentionné les contingents et le capitaine de corvette a parlé du budget, alors si tous les deux vous voulez répondre à cette question.

Lcol King: Merci, monsieur. De fait, le nombre de réservistes que nous sommes autorisés à engager dans nos unités, dans notre brigade, dépend entièrement du nombre de recrues auquel nous pouvons donner l'instruction une fois qu'elles ont été engagées. Cela a à voir avec le nombre d'instructeurs disponibles pour former les recrues. Nous devons effectivement tenir compte de cette restriction. Toutefois, nous sommes toujours incapables de recruter suffisamment de nouveaux candidats pour atteindre ce chiffre déjà réduit.

Par exemple, on m'a accordé 11 postes d'après le nombre d'instructeurs qui étaient disponibles pour dispenser les cours de formation de base à venir, même si j'avais reçu tout près de 50 demandes. À la fin, moins de 11 candidats ont suivi le processus et ont été engagés.

Capté Mushanski: Notre expérience ressemble beaucoup à celle du Rifles, parce que nous devons respecter des contingents établis en fonction des instructeurs disponibles à Borden, en Ontario, où les cours de la Qualification militaire de base de la Réserve navale sont donnés actuellement. Il y a deux périodes durant lesquelles ces instructions sont données: en mai et juin et en juillet et août. Par conséquent, notre quartier général décide du nombre de personnes qui peuvent recevoir l'instruction durant ces deux périodes.

They consider the number of billets and then assign those billets across the country based on unit size and population demographics. For example, in Toronto, HMCS *York* would get a much larger recruiting quota than we would in Regina, just based on the size of the community.

As the commanding officer, I am able to reallocate my budget as I see fit. In the budget review in November, if I find that I am very short of money, that is the time to inform headquarters that I will be short \$80,000 for pay because I had an increase of recruits in my unit.

I have been fortunate in that when other units have excess funds, they are returned and NAVRESHQ is able to reallocate the money as needed. Providing, of course, that they do not have other concerns regarding training, or other matters for which the funds are needed for full-time people or for the MCDVs. It is negotiated with headquarters.

Senator Wiebe: Part of the problem could be that we do not have enough qualified personnel available to do the training.

LCdr. Mushanski: In our case, that is a large part of the problem, that we do not have the trained personnel to run the BMQ. In order to run our Basic Military Qualification course, they actually take individuals from the reserve. I will lose two of my full-time staff this coming summer to Borden to help with the instructing. As a result, this year I can send my allotment of 19 recruits to Borden.

Senator Wiebe: How are we to resolve our recruitment problems? These are the kinds of answers that this committee needs, because we would like to make recommendations.

LCdr. Chow: I would like to amplify Col. King's remarks with respect to the training billets. I believe when units are assigned a certain number of billets or a certain recruit quota, it is predicated on how many bunks/chairs are available in the Fleet School, or in the case of my army counterparts, Battle School.

I believe that the Directorate of Maritime Training and Education in Ottawa allocates the "seats," if I can call it that, for training. Those numbers are then spun around, if you will, and turned into recruiting quotas. How do you solve the problem? Do we consider building more Fleet Schools or Battle Schools? Is there money for that? I do not know.

Perhaps we have to consider revamping our training system or giving more personnel more skills. Do we, from a naval perspective, as well as giving them logistic trades, have more of what we call "sea trades," military occupation codes? I understand the Chilean Navy does that and has had some

Les responsables prennent en considération le nombre de locaux, puis ils assignent ces locaux à l'ensemble du pays en fonction de la taille de l'unité et des caractéristiques de la population. Par exemple, à Toronto, le NCSM *York* obtiendrait un contingent de recrutement beaucoup plus important que nous à Regina, simplement en raison de la taille de la collectivité.

En tant que commandant, j'ai la possibilité de réaffecter mon budget comme bon me semble. Lors de l'examen budgétaire de novembre, si je constate que je me dirige vers un déficit, c'est le moment d'informer le quartier général par exemple qu'il va me manquer 80 000 \$ pour payer les salaires parce que j'ai augmenté le nombre de recrues dans mon unité.

Jusqu'ici j'ai eu la chance que d'autres unités aient eu des excédents et les aient retournés au QG RESNAV qui réaffecte l'argent en fonction des besoins. Pourvu, bien entendu, qu'il n'ait pas d'autres préoccupations au sujet de l'instruction ou d'autres problèmes pour lesquels il aurait besoin des fonds pour du personnel à plein temps ou pour les NDC. Il faut négocier avec les quartiers généraux.

Le sénateur Wiebe: Peut-être qu'une partie du problème vient de ce que nous manquons de personnel qualifié pour s'occuper de la formation.

Captc Mushanski: Dans notre cas, le fait que nous ne disposons pas du personnel qualifié pour administrer la QMB est une partie importante du problème. En effet, pour pouvoir administrer les cours de la Qualification militaire de base, ils viennent puiser dans le personnel de la réserve. L'été qui vient, je perdrai deux de mes réservistes à plein temps qui se rendront à Borden pour collaborer à l'instruction. En conséquence, cette année, je peux envoyer mon affectation de 19 recrues à Borden.

Le sénateur Wiebe: Comment résoudre les problèmes de recrutement? C'est le genre de réponses dont notre comité a besoin, parce que nous voudrions faire des recommandations.

Captc Chow: J'aimerais revenir sur les remarques du colonel King en ce qui concerne les locaux pour l'instruction. Je pense que lorsque l'on affecte un certain nombre de locaux ou un certain contingent de recrutement, ces chiffres sont établis en fonction du nombre de couchettes ou de chaises dont on dispose à l'École navale, ou dans le cas de mes homologues de la Force terrestre, à l'École de combat.

Je pense que la Direction de la formation et des études maritimes, à Ottawa, attribue des «sièges», si je peux m'exprimer ainsi, à la formation. Ces chiffres sont ensuite remaniés, si vous voulez, et transformés en contingents de recrutement. Comment résoudre le problème? Devons-nous envisager de construire davantage d'écoles navales ou d'écoles de combat? Avons-nous de l'argent pour ça? Je l'ignore.

Peut-être que nous devrions envisager de moderniser notre système d'instruction ou de donner un éventail de compétences à davantage de membres du personnel. Est-ce que, en adoptant le point de vue de la marine, en plus de former nos réservistes sur le plan de la logistique, nous ne pourrions pas leur donner aussi une

success with it. I do not know the answer, but these are some suggestions.

Senator Wiebe: Maybe I can answer my own question, since it is reflected in our second-last report. Perhaps the problem with the lack of qualified personnel for training our new recruits, whether they be regular or reservists, is that we have militarily over-extended ourselves by taking on too many commitments overseas and not leaving enough qualified personnel here at home.

If anyone would like to make a comment on that, I would certainly appreciate it.

LCol. King: I think that suggestion cannot be overlooked. I spoke about the fact that the army's increased operational tempo has had an effect on our ability to recruit, to train and retain our soldiers in the army reserve.

As to your question about what we can do to fix the perceived recruiting problem, there is one recruiting centre for the total force, whether it be regular or reserve. At present, I believe our unit's needs are not being met. We are not receiving the service that we require from the Canadian Forces Recruiting Centre and that system.

We have different needs from the regular force. We have very obvious peaks when applications come in; they do not trickle in all year. It is based on, for the most part, students' cycles within a calendar year. We have to cater to the demands created when the peaks arise in our training system.

Obviously, if, for example, we have a stage of recruit courses starting this month, then we would need a number of recruits prior to that. A steady stream throughout a calendar year is not as helpful as a heavy concentration of recruits just prior to the training cycle. I do not believe that need is being met.

How do we fix that? There are many ways, perhaps. In the old days, the army reserve attracted and processed its own recruits. That is one way; there are others, sir.

Senator Day: My first question is on that issue that was just referred to, of the "total force" concept of the Armed Forces.

Maj. Allan, could you tell me if you think that concept is working and, if so, for the benefit of both the regular force and the reserve?

instruction dans ce qu'il est convenu d'appeler les groupes professionnels militaires des «métiers de la mer»? Je pense que la Marine chilienne a adopté ce mode de fonctionnement et qu'elle obtient un certain succès. Je ne connais pas la réponse, mais je vous fais quelques suggestions.

Le sénateur Wiebe: Je peux peut-être répondre à ma propre question, étant donné qu'elle se reflète dans notre avant-dernier rapport. Peut-être que le problème lié au manque d'instructeurs qualifiés pour former les nouvelles recrues, qu'il s'agisse de membres des forces régulières ou de réservistes, tient au fait que nous nous sommes dispersés en acceptant un trop grand nombre d'engagements outre-mer et en ne laissant pas suffisamment de personnel qualifié ici au pays.

Si quelqu'un veut faire un commentaire à ce sujet, vous êtes les très bienvenus.

Lcol King: Je pense que cette suggestion mérite que l'on s'y arrête. J'ai mentionné le fait que l'accélération du rythme des opérations avait eu un effet sur notre capacité de recruter, de former et de maintenir l'effectif de nos militaires dans la réserve.

Pour ce qui est de votre question sur les moyens que nous pourrions prendre pour régler le soi-disant problème de recrutement, il y a un seul centre de recrutement pour la force totale, qu'il s'agisse de la force régulière ou de la réserve. Actuellement, je pense que les besoins de notre unité ne sont pas satisfaits. Nous ne recevons pas les services dont nous avons besoin de la part du Centre de recrutement des Forces canadiennes et de ce système.

Nos besoins sont différents de ceux de la force régulière. Nous connaissons des périodes de pointe très évidentes lorsque les demandes affluent; elles ne s'étalent pas durant toute l'année. Cela s'explique, dans une large mesure, par les cycles que suivent les étudiants au cours d'une année civile. Nous devons suffire à la demande créée lorsque les pointes surviennent dans notre système d'instruction.

De toute évidence, si par exemple une série de cours à l'intention des recrues commencent ce mois-ci, alors il nous faudrait un certain nombre de recrues avant qu'elle ne débute. Un flot continu durant toute une année civile n'est pas aussi utile que des concentrations massives de recrues juste avant le début de notre cycle d'instruction. J'ai bien peur que l'on ne tienne pas compte de ce besoin.

Comment régler ce problème? Peut-être qu'il y a bien des moyens. Anciennement, la réserve menait ses propres campagnes de recrutement et elle s'occupait de toutes les étapes du processus. Ce serait une solution, mais il y en a d'autres, monsieur.

Le sénateur Day: Ma première question porte sur ce à quoi vous venez tout juste de faire allusion, le concept de la «force totale» au sein des Forces canadiennes.

Major Allan, pourriez-vous me dire si ce concept est en vigueur et s'il l'est, est-ce à l'avantage de la force régulière et de la réserve?

Maj. Allan: A number of years ago, I believe the reserves felt that they were being given short shrift by the regular force and not considered seriously. They wanted the same standard as the regular force. We got that and, as a result, it takes longer to train a reservist. Perhaps now we have to backtrack a little and ask ourselves if the training for reservists is too intense.

In other words, as Col. King mentioned, part of the problem was retaining the reservists and training them ourselves. We cannot do that. In our unit we do not have the senior NCOs or the captains and majors available in the summer, for instance, to conduct training.

Senator Day: When talking to the 8th Hussars in the Atlantic region, they indicated to me that that concept is no longer that much in vogue. Is it out West? Are you still talking "total force," and is it still something everyone is working hard to achieve?

Maj. Allan: Exactly. You are correct, Senator Day, that term was in vogue a few years ago and it seemed to be the answer for amalgamation of reserve and regular force operations. However, it has gone by the wayside, I believe, for the reason I mentioned. Reservists just cannot devote the same amount of time to training as their regular force counterparts, although we would like to. It is also important for us to have the respect of our regular force counterparts. However, this is often difficult.

For example, the junior NCO course takes a long time. We are reviewing our training courses and attempting to adjust that. Therefore, we are not talking about "total force" very much any more. The regular force has its system, and slowly, I think, the reserves are moving back just a little. In other words, the pendulum is swinging back ever so slightly to try to find that happy medium in terms of training.

For instance, during training, a regular forces NCO may take a number of subjects in conjunction with a particular course; a reservist will attend certain aspects of that same course. However, there are particular subjects that a regular forces NCO will take that the reservist will not, thereby shortening the amount of time that a reservist spends on training.

It is very difficult to maintain that total force aspect when officers and senior NCOs have family and employment obligations to meet.

Senator Day: Either or both of LCol. King and Maj. Green can answer my next question. You have both indicated that you are also involved, in your lives other than the military, in first responder activities — Maj. Green as a volunteer firefighter and LCol. King in planning from a government point of view.

Maj Allan: Il y a quelques années, je pense que la réserve avait l'impression que la force régulière ne lui accordait pas beaucoup d'attention et ne la prenait pas au sérieux. Elle voulait qu'on lui impose les mêmes normes que la force régulière. Nous avons obtenu gain de cause et, en conséquence, il faut plus de temps pour former un réserviste. Peut-être que le moment est venu de faire machine arrière et de nous demander si la formation des réservistes est trop intensive.

Autrement dit, comme le mentionnait le colonel King, une partie du problème tient au maintien de l'effectif des réservistes et au fait que nous devons les former nous-mêmes. Nous ne sommes pas en mesure de le faire. Dans notre unité, nous n'avons pas de sous-officiers supérieurs ou encore de capitaines ou de majors disponibles durant l'été, par exemple, pour dispenser de l'instruction.

Le sénateur Day: Durant mes discussions avec le 8th Hussars dans la région de l'Atlantique, on m'a informé que ce concept n'était plus tellement en vogue. Est-il toujours populaire dans l'Ouest? Parlez-vous encore de la «force totale» et est-ce encore un objectif que tout le monde s'efforce d'atteindre?

Maj Allan: Exactement. Vous avez tout à fait raison, sénateur Day, ce terme était en vogue il y a quelques années et il semblait que la fusion des forces de réserve et des forces régulières sur le théâtre des opérations était la solution toute trouvée. Toutefois, elle a perdu de son intérêt, je pense pour la raison que j'ai mentionnée. Les réservistes ne peuvent tout simplement pas consacrer le même temps à leur formation que leurs homologues de la force régulière, même s'ils aimeraient bien le faire. C'est important pour nous d'avoir le respect de nos homologues de la force régulière. Toutefois, c'est souvent difficile.

Par exemple, le cours destiné aux sous-officiers subalternes prend beaucoup de temps. Nous sommes à examiner nos cours de formation et à tenter de les ajuster. Par conséquent, nous ne parlons plus beaucoup de la «force totale». La force régulière a son système et, tout doucement je pense, les réserves font machine arrière. Autrement dit, il y a un retour du pendule juste assez pour nous permettre de trouver le juste milieu en termes d'instruction.

Par exemple, durant l'instruction, un sous-officier des forces régulières peut prendre des cours sur un certain nombre de sujets en plus d'un cours particulier; un réserviste pour sa part pourra étudier certains aspects de ce même cours. Cependant, il y a des sujets particuliers qu'un sous-officier des forces régulières choisira mais pas le réserviste et cela contribue à réduire le temps qu'il consacre à son instruction.

Il est très difficile de maintenir cet aspect de la force totale lorsque les officiers et les sous-officiers supérieurs ont une famille et des obligations professionnelles à remplir.

Le sénateur Day: Ma prochaine question s'adresse soit au lieutenant colonel King ou au major Green ou aux deux. Vous avez tous les deux mentionné que vous participez, en dehors de votre vie militaire, à des activités à titre de premier intervenant — le major Green en tant que pompier volontaire et le lieutenant colonel King à titre de planificateur d'urgence pour le gouvernement.

I would like to know what, if any, activities, from the reserve point of view, have involved your working in cooperation with or in joint planning with first responders.

Maj. Green: Let me see if I understand the question correctly, or maybe I will put my own take on this.

As a first responder, I have picked up a number of skills on a part-time basis, on weekends and evenings, when I took a course from trained, qualified people. Reservists do the same. As an individual, I am as qualified to work at an accident scene as any other first responder. Reservists, likewise, are as qualified as their training would allow them to be in any other occupation.

There is a gap between my skills as a first responder and, say, a paramedic; however, the roles are complementary. My community is about 45 minutes from a hospital, which means I will be able to respond before anyone else, so I will provide a certain level of service. As will reservists.

One thing I think we should discuss is how to increase their skills. I think that most reservists, at least the reservists I know in my unit, are very well educated individuals. I referred to the distance-education learning module that was implemented here. A lot could be done in that way, not only in relation to medical scenarios, but in many others too. We have firemen, for instance, who are learning skills such as emergency driving and leadership training. Those apply directly to the reserves.

We do not give any kind of credit in the reserve for civilian training that people may have taken. It is rather interesting that their civilian employers do recognize the military training that they have taken and do write off some courses. However, the Canadian Forces has not reached the point yet of being able to recognize courses and training that are taken on a part-time basis outside your job.

I do not know now if I have answered your question.

Senator Day: That lays a good groundwork for it. Perhaps LCol. King can talk about the joint planning that is involved from the point of view of the military, or does the military have a role if there is a biological or nuclear threat, that kind of thing?

LCol. King: Historically, as a unit we have not done a lot of training with civilian agencies in domestic operations, whether they be municipal or provincial, for disasters or large-scale emergencies.

There are domestic operations liaisons in communities in Saskatchewan and Manitoba, and all the provinces. They work closely with the provincial and municipal authorities on their exercises and planning, et cetera. However, as units, we do not actively take part here in Regina.

J'aimerais savoir si, du point de vue de la réserve, vos activités vous ont amenés à collaborer ou à effectuer de la planification mixte avec les premiers intervenants.

Maj Green: Je ne sais pas si je comprends bien votre question, alors je vais y aller de ma propre expérience.

En tant que premier intervenant, j'ai acquis un certain nombre de compétences en prenant des cours à temps partiel, les fins de semaine et le soir, auprès de gens qualifiés et bien entraînés. Les réservistes font la même chose. À titre personnel, je suis qualifié pour intervenir sur les lieux d'un accident, comme n'importe quel autre agent de secours d'urgence. Les réservistes, tout comme moi, possèdent autant de compétences qu'ils sont capables d'en acquérir, ce qui leur permet d'intervenir dans diverses fonctions.

Il y a une différence entre mes compétences à titre de premier intervenant et celles d'un paramédic; toutefois, les rôles sont complémentaires. Je vis dans une localité où l'hôpital le plus proche est à 45 minutes, je suis donc en mesure d'intervenir avant quiconque, et de dispenser un certain nombre de services. Tout comme les réservistes.

Je pense que nous devrions aborder la question des moyens qu'ils pourraient prendre pour se perfectionner. À mon avis, la plupart des réservistes, du moins ceux que je connais dans mon unité, ont fait des études. J'ai mentionné le module de formation à distance qui a été mis en oeuvre ici. Nous pourrions utiliser cette voie à bien des égards, non seulement en rapport avec des scénarios d'intervention sur le plan médical, mais dans bien d'autres domaines aussi. Les pompiers, par exemple, suivent des cours comme la conduite en situation d'urgence et le leadership. Ces compétences touchent directement les réserves.

Dans la réserve, on n'accorde aucun crédit à la formation que les personnes ont suivie dans le civil. Fait intéressant, les employeurs civils reconnaissent la formation militaire qu'ils ont suivie et leur créditent certains cours. Mais, les Forces canadiennes n'ont pas encore atteint le stade où elles sont capables de reconnaître des cours et de la formation qui ont été pris à temps partiel, en dehors des heures de travail.

J'ignore si ceci répond à votre question.

Le sénateur Day: En tout cas, c'est un bon départ. Peut-être que le lieutenant colonel King pourrait nous parler de la planification mixte du point de vue des militaires, ou encore est-ce que les militaires ont un rôle à jouer dans l'éventualité d'une menace de guerre biologique ou nucléaire, ou ce genre de choses?

Lcol King: Traditionnellement, en tant qu'unité, nous n'avons pas suivi beaucoup de formation avec des organisations civiles dans le cadre d'opérations nationales, que ce soit à l'échelle municipale ou provinciale, dans les cas de catastrophes ou dans les situations d'urgence à grande échelle.

Il existe des liaisons au chapitre des opérations nationales dans les localités de la Saskatchewan et du Manitoba, et dans toutes les provinces. Ces liaisons collaborent étroitement avec les autorités provinciales et municipales et en ce qui concerne les exercices, la planification et ainsi de suite. Toutefois, nous ne prenons pas une part active à ces opérations ici à Regina.

I think we should be involved, for several reasons: It would increase our good-neighbour status in the community; it would increase our footprint in the community. It would make for interesting variety in training for our units.

Security, rather than defence proper, is an obvious and, perhaps, likely alternative or secondary role for reserve units, especially in locations such as Regina. While Regina is a provincial capital, it is remote from regular force organizations. An appropriate military response to a civil occurrence in Saskatchewan would most likely come from the reserves. Therefore, this is a role that we should plan and train for.

Senator Day: From a national point of view, the Office of Emergency Preparedness is part of the Department of National Defence. Why has that not filtered through to the military? Have you discussed the role of the military in an emergency situation? Is it just something that you cannot do because of lack of money? Or is it a policy decision for other reasons?

LCol. King: There are policies restricting our direct involvement and response as a unit. It is up to the liaison officers who work closely with the federal Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, as well as the municipal and provincial authorities. At present, as a unit, we do not have a mandate to work with municipalities and provincial governments in planning for or training for a response in the event of emergencies.

Senator Day: Is part of the reason for that restriction in case, for example, someone in your unit is injured, and it might not be DND policy to look after the injury in that event?

LCol. King: I am not entirely sure, sir. I really do not know. My understanding is that we are given our roles, missions, tasks and training directions for a year and we carry them out.

If that training direction does not include that we also work with the civilian authorities and take an active part in their emergency response plans, then we do not. It may come down to what operational tasks we have been given.

The Chairman: I have a supplementary to that. As commanders of units, do you feel that if you did have a role along those lines that it would be a motivator for your organizations? Do you think that it would be something that would appeal to the members of your organizations, or would they prefer to have a more traditional military role?

Je pense que nous devrions participer, et cela pour plusieurs raisons: cela améliorerait notre statut de bon voisinage dans la collectivité et aurait également une incidence positive sur nos activités liées à La présence dans nos collectivités. Par ailleurs, cela contribuerait à diversifier la formation de nos unités.

La sécurité, plutôt que la défense proprement dite, est une alternative évidente et même, vraisemblable, ou un rôle secondaire pour les unités de réserve, et tout particulièrement dans des localités comme Regina. En effet, même si Regina est une capitale provinciale, elle est éloignée des organisations de la force régulière. Une intervention militaire appropriée à un événement de caractère civil qui surviendrait en Saskatchewan serait probablement menée par les réserves. Par conséquent, il s'agit d'un rôle pour lequel nous devrions nous préparer à l'avance et nous former.

Le sénateur Day: Si on adopte une perspective nationale, le Bureau des préparatifs d'urgence relève du ministère de la Défense nationale. Pourquoi est-ce que cet aspect n'a pas filtré jusqu'aux militaires? Avez-vous déjà discuté du rôle des militaires dans l'éventualité d'une situation d'urgence? Est-ce quelque chose que vous ne pouvez envisager pour des raisons financières? Ou encore, s'agit-il d'une décision politique pour d'autres motifs?

Lcol King: Il est vrai que certaines politiques restreignent notre participation directe et notre intervention en tant qu'unité. Cette décision incombe aux officiers de liaison qui travaillent en étroite collaboration avec le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, à l'échelle fédérale, ainsi qu'à l'échelle des administrations municipales et provinciales. Actuellement, en tant qu'unité, nous n'avons pas reçu le mandat de collaborer avec les administrations municipales et provinciales à la planification ou encore à la formation en vue d'une intervention en cas d'urgence.

Le sénateur Day: Est-ce que cette restriction pourrait s'expliquer en partie par le fait qu'un membre de votre unité pourrait être blessé à cette occasion et que le MDN n'a rien dans ses politiques concernant la prise en charge de la personne dans une telle éventualité?

Lcol King: Je ne pourrais pas vous dire, sénateur. Franchement, je l'ignore. Voici comment je vois les choses: on nous confie des rôles, des missions, des tâches et des directions à suivre pour la formation, et nous faisons ce qui nous est demandé.

Si l'orientation de l'instruction ne prévoit pas que nous devions aussi collaborer avec les autorités civiles et prendre une part active dans leurs plans d'intervention d'urgence, alors nous ne le faisons pas. On peut résumer la situation en disant que nous nous acquittons des tâches opérationnelles qui nous sont confiées.

Le président: J'aimerais ajouter quelque chose. En tant que commandants d'unités, avez-vous l'impression que si vous deviez jouer un rôle de cet ordre, cela pourrait constituer une source de motivation pour vos organisations? Pensez-vous que ce serait quelque chose qui présenterait de l'intérêt pour les membres de vos organisations, ou bien préféreraient-ils jouer un rôle qui soit davantage dans la tradition militaire?

Maj. Green: That is an interesting question. We were actually approached by Bombardier at 15 Wing to provide emergency services to them should an aircraft go down. Currently, they have no expertise in sustaining themselves in a winter environment, for instance, during an investigation over what may be a 10-day to two-week period, whereas we have all the Arctic kit and the soldiers willing to do it.

The soldiers greeted it with great enthusiasm. Bombardier offered to issue us with pagers and to allow us to use their snowmobiles, along with our six-wheel drive vehicles and first-aid kits. They offered to train us to a higher first responder standard. They said they would do all of that for us if we would take on this task for them. Right now, that issue is in some kind of contract negotiation and I am not sure of the status of it.

However, that is the kind of role that reservists would sit up and square their shoulders to in their own community, because it is a role that they can perform immediately, when they are not deploying overseas. They could prepare for that right here.

The Chairman: Are there other views on this at the table?

LCol. Penner: This topic has been raised. I still believe that we need to maintain our combat role. Our "aid-to-the-civil-power," to use the term, should be a secondary role.

I agree with Maj. Green that it would be helpful to be able to make our footprint in the community, but we cannot change our first priority. In other words, I do not envisage us reverting to the late 1950s or early 1960s, when we were concerned with civil defence only. I think we are still required to maintain our combat capability training; however, we should definitely have some flexibility in giving assistance to municipalities in times of distress.

Senator Day: I think Maj. Green had wanted to make a comment before we had the very helpful additional questions.

Maj. Green: There is a new unit across Canada called Civilian-Military Cooperation, or CIMIC. It is almost exclusively a reserve function and varies from province to province. As ours in Saskatchewan is just preparing to stand up, it is a little premature for me to say what it will do. It works in conjunction with the domestic operations people and will be looking for opportunities to provide service in the event of any number of natural disasters or other occurrences. It will coordinate the civilian and military response to those disasters, bringing the skills and resources of the forces to help out our domestic population here.

Maj. Green: C'est une question très intéressante. En fait, Bombardier a pris contact avec la 15^e Escadre pour nous demander si nous pouvions offrir des services d'urgence dans l'éventualité où il y aurait un écrasement d'avion. Pour le moment, ils n'ont aucune expertise leur permettant d'intervenir dans un environnement d'hiver, par exemple, en vue d'effectuer une enquête sur une période de 10 jours à deux semaines, tandis que nous disposons de tout l'équipement nécessaire pour évoluer dans l'Arctique ainsi que des soldats disposés à le faire.

Les soldats ont réagi avec beaucoup d'enthousiasme. Bombardier offrait de nous équiper de téléavertisseurs et de nous permettre d'utiliser ses motoneiges, en plus de nos véhicules à six roues motrices et de trousse d'urgence. On a même offert de nous donner une formation plus poussée à titre de premier intervenant. Les gens de Bombardier nous ont offert tout cela si nous étions prêts à accepter cette tâche pour eux. Pour le moment, la question fait l'objet d'une négociation contractuelle et j'ignore où en sont les choses.

Mais, voilà le genre de rôle que les réservistes aimeraient jouer dans leur propre collectivité, parce que c'est quelque chose qu'ils peuvent accomplir immédiatement, lorsqu'ils ne sont pas déployés à l'étranger. Ils pourraient s'y préparer ici même.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires à ce sujet?

Lcol Penner: Cette question a déjà été soulevée. Je pense toujours que nous devons maintenir notre rôle de force de combat. L'«aide au pouvoir civil», pour utiliser cette expression, devrait être un rôle secondaire.

Je suis d'accord avec le major Green que ce serait souhaitable que nous puissions assurer une présence dans les collectivités, mais nous ne pouvons pas changer notre première priorité. Autrement dit, je n'envisage pas que l'on revienne à la fin des années 50 ou au début des années 60, à l'époque où notre raison d'être était seulement la protection civile. Je pense que l'on s'attend toujours à ce que nous maintenions notre capacité d'instruction au combat; toutefois, nous devrions absolument montrer une certaine ouverture en ce qui a trait à l'aide aux municipalités dans les situations de détresse.

Le sénateur Day: Je pense que le major Green voulait dire quelque chose avant que l'on ne pose les autres questions.

Maj. Green: Il existe une nouvelle unité dans tout le Canada appelée Coopération civilo-militaire ou COCIM. Il s'agit presque exclusivement d'une fonction de la réserve et elle varie d'une province à l'autre. Étant donné que le volet de la Saskatchewan est seulement sur le point de voir le jour, il m'est difficile de vous dire en quoi consisteront ses activités. Cette organisation travaillera de concert avec les responsables des opérations nationales et se mettra à la recherche d'occasions d'offrir ses services dans l'éventualité d'une catastrophe naturelle ou d'autres événements semblables. Elle assurera la coordination de l'intervention civile et militaire durant ces catastrophes, en réunissant les compétences et les ressources des forces pour les mettre à la disposition de la population locale.

LCol. King: If I may make one last comment on the previous topic. When we talk about “community” in Saskatchewan, or across Canada, the armoury and the army reserve should be a part of that community. At the moment, it is somewhat restricted.

In some cases, the armoury is looked at as just another federal government building. The policies around the use of that building and the people who work there restrict the ability to be a good neighbour in the community. I would like our unit to play a bigger role in the community, especially in times of a major emergency. We have people, resources and skill sets that would allow us play such a role and I believe there should be fewer restrictions on us doing that.

Senator Forrestall: I want to start with LCol. Penner. You were with 20 Medical Company?

LCol. Penner: Yes, I joined the army in 20 Medical Company, part of the Royal Canadian Army Medical Corps at that time.

Senator Forrestall: I joke with the committee from time to time about it, and they are all aware of my constant effort to revive the Halifax Rifles, simply because they are the Halifax Rifles. The unit that graces our citadel nowadays is a very fine one, a very historic one, and I have no difficulties with it. Among the things that I joke about is our potential role in coastal surveillance, or interdiction, if you will — smuggling people and abusive substances. There are many reasons for it.

The last time we were in the United States, we had occasion to meet and talk about homeland defence and border defence. I wonder, as you seem very concerned about recruitment, whether some active role in partnership with the United States would help, some joint watchfulness, if you will, over our so-far-undefended border.

I wonder if there might be something in that that would attract young people to join and, more importantly, to stay. Would anybody care to answer that? LCol. Penner or LCol. King?

LCol. King: Quite frankly, I have never really considered that. I understand your question to be about a role for army reservists in some sort of part-time, increased border security forces. It is quite possible that it would be of interest to soldiers. I believe LCol. Penner mentioned before, as did I, that playing a part in the security of Canada, besides the combat capability, should be a secondary role. If it is a secondary or alternative role, it may well be of interest.

LCdr. Mushanski: Within the naval reserve, our Maritime Coastal Defence Vessels do get called out from time to time to assist fishery patrols and the RCMP with coastal defence. Our greatest problem is that we have such long shorelines, with so

Lcol King: Si vous me permettez un dernier commentaire sur le sujet précédent. Lorsque nous faisons référence à la «collectivité», en Saskatchewan, ou partout ailleurs au Canada, le manège militaire et l'armée de réserve devraient être considérés comme des membres à part entière de cette collectivité. Actuellement, il existe certaines restrictions à cet égard.

Dans certains cas, on considère le manège militaire comme un autre édifice gouvernemental fédéral. Les politiques entourant l'utilisation de cet édifice et les personnes qui y travaillent restreignent notre capacité de jouer notre rôle de bon voisinage dans la localité. J'aimerais que notre unité joue un rôle plus actif dans la collectivité, et tout particulièrement dans les périodes d'urgence majeure. Nous avons les gens, les ressources et les compétences qui nous permettraient de jouer ce rôle, et je suis convaincu qu'il devrait y avoir moins de restrictions pour nous empêcher de le faire.

Le sénateur Forrestall: Je voudrais commencer par le lieutenant colonel Penner. Vous avez servi avec la 20^e Compagnie médicale?

Lcol Penner: Oui, en effet, lorsque je suis entré dans l'armée, j'ai joint les rangs de la 20^e Compagnie médicale, qui faisait alors partie du Corps de santé royal canadien à l'époque.

Le sénateur Forrestall: Je fais des blagues avec les autres membres du comité à ce sujet, et ils savent tous que je ne rate pas une occasion de mentionner le Halifax Rifles, tout simplement parce qu'il s'agit du Halifax Rifles. L'unité dont s'enorgueillit notre citadelle de nos jours est une très belle formation, une formation historique, et je n'ai rien à redire à ce sujet. L'un de mes sujets de prédilection est le rôle potentiel de surveillance côtière ou d'interdiction, si vous préférez — du passage de clandestins et de substances interdites. Et pour de nombreuses raisons.

Lors de mon dernier passage aux États-Unis, j'ai eu l'occasion d'assister à des réunions où il a été question de la défense intérieure et frontalière. Je me demande, étant donné que vous semblez très préoccupé au sujet du recrutement, si le fait de jouer un rôle actif, en partenariat avec les Américains, pourrait aider, un rôle de surveillance commune, en quelque sorte, de notre frontière pas tellement protégée jusqu'à maintenant.

Je me demande si ce rôle ne pourrait pas intéresser des jeunes gens et les inciter à joindre les rangs de la réserve, et encore mieux, à y rester. Quelqu'un veut-il faire un commentaire? Lieutenant colonel Penner ou lieutenant colonel King?

Lcol King: En toute sincérité, je n'ai jamais vraiment envisagé cette option. Je pense que votre question porte sur la possibilité de confier aux réservistes de la Force terrestre un rôle qui consisterait en quelque sorte à renforcer la sécurité à la frontière. Il est très possible que ce rôle puisse intéresser les soldats. Je pense que le lieutenant colonel Penner l'a mentionné auparavant, tout comme moi, que la participation à la sécurité du Canada, en dehors de la capacité de combat, serait un rôle secondaire. S'il s'agit d'un rôle secondaire ou de rechange, oui cela pourrait être intéressant.

Captc Mushanski: Dans la Réserve navale, nos navires de défense côtière sont parfois appelés à prêter main-forte aux patrouilles de surveillance des pêcheries ainsi qu'à la défense côtière de la GRC. Notre plus grand problème vient de ce que nos

many little ins and outs and coves, that we would need a much larger fleet, and also people to man that fleet, in order to do the type of job that we should be doing.

I think a lot of Canadians do not hear about it unless some event of major significance happens. Even our new recruits are very surprised when we inform them of our role in coastal defence. It is not well known to the general public across Canada that that is something we actually do.

Senator Day: Do you detect or observe additional pride in this being a function of the naval reserve rather than the regular force?

LCdr. Mushanski: Actually, yes. The naval reserve does take great pride in manning and operating the Maritime Coastal Defence Vessels. That and our port security role we perform solely as reservists. The regular force does not do that. They do call upon our expertise to assist them when needed.

Senator Forrestall: The whole problem that you face does not seem to be one that can be solved immediately with dollars and cents, and additional funding so that you can bring your strength up to the authorized levels may not even be the long-term solution.

Is the fact that you no longer have the pay problems with which many of us are very familiar a direct result of operating at two-thirds of authorized strength, coupled with reduced parade time, which many of our units are forced into as a matter of practice?

I wonder if we might make some recommendations that could turn that around somewhat. It does not give me much comfort, nor, I am sure, other members of the committee, to hear that you have had to cut back. No wonder you cannot sustain parades.

How many times do you parade a month, LCol. King?

LCol. King: As a comment on that, sir, at present, army reserve units are restricted to, on average, 37.5 training days per year, per soldier.

For example, signallers can parade at approximately 100 is my understanding. I believe it should be increased from 37.5 to a figure closer to 50, which would increase our capabilities within our unit. Our budgets are measured based on training days.

Senator Forrestall: LCdr. Mushanski, do you have a comment on that?

LCdr. Mushanski: In the naval reserve, our members average between 40 and 50 training days per year. Our training season for a normal unit is from September to April. The reason for that, in the case of my unit, is not so much budget but the availability of

rivages sont très longs, et qu'ils comportent très peu de refuges et d'anses, aussi il nous faudrait une flotte beaucoup plus imposante, et les équipages pour doter ces navires afin de bien nous acquitter du rôle qui nous a été confié.

À mon avis, beaucoup de Canadiens n'entendent parler de nous que lorsqu'il survient un événement d'une certaine importance. Même nos nouvelles recrues sont très surprises lorsque nous les informons de notre rôle en matière de défense côtière. Cette responsabilité n'est pas très bien connue du grand public canadien.

Le sénateur Day: Avez-vous détecté ou observé une plus grande fierté découlant du fait qu'il s'agit d'une fonction de la réserve navale plutôt que de la force régulière?

Captc Mushanski: Tout à fait. La réserve navale est très fière d'assumer la responsabilité de la dotation et de l'exploitation des navires de défense côtière. Ce rôle combiné à celui de la sécurité portuaire incombe en exclusivité aux réservistes. La force régulière n'y joue aucun rôle. Elle fait même appel à notre expertise au besoin.

Le sénateur Forrestall: Votre problème ne semble pas être de ceux que l'on peut régler rapidement avec de l'argent, aussi même un financement additionnel qui vous permettrait d'atteindre l'effectif autorisé ne constituerait pas une solution à long terme.

Est-ce que vous avez réglé le problème de la solde, que beaucoup d'entre nous connaissent très bien, parce que vous fonctionnez avec seulement les deux tiers de votre effectif autorisé, et que ce facteur a entraîné la réduction du temps de présence en service, réduction à laquelle bon nombre de nos unités se voient forcées?

Je me demande si nous ne pourrions pas faire quelques recommandations qui permettraient d'obtenir un renversement de la situation. Je ne suis pas très rassuré, et je suis convaincu que c'est la même chose pour les autres membres du comité, d'apprendre que vous ayez subi des compressions. Il n'est pas surprenant que vous ne puissiez maintenir le rythme du service.

Combien de fois servez-vous chaque mois, lieutenant colonel King?

Lcol King: Si je peux me permettre un commentaire à ce sujet, monsieur, actuellement les unités de la réserve de la Force terrestre sont limitées à en moyenne 37,5 jours d'instruction par année, par soldat.

Je crois savoir que les spécialistes des transmissions par exemple sont environ 100 à servir. Je pense que le nombre de jours d'instruction devrait être porté de 37,5 à près de 50, ce qui permettrait d'accroître les capacités de notre unité. Nos budgets sont établis en fonction des journées d'instruction.

Le sénateur Forrestall: Capitaine de corvette Mushanski, voulez-vous faire un commentaire?

Captc Mushanski: Dans la réserve navale, nos éléments bénéficient en moyenne de 40 à 50 journées d'instruction par année. La saison d'instruction pour une unité normale s'étend de septembre à avril. La raison en est, dans le cas de mon unité, pas

the individuals. As mentioned, most of my unit members are students, and during May, June, July and August they are away doing their full-time service with employment, on-the-job training or courses.

As a fiscally responsible public servant, it is not economical for me to have others coming in because I do not have the individuals to train them. My restriction is more the availability of people for training.

LCdr. Chow: We rescheduled our activities about five years ago. We are at approximately 42 training days per year, including unit-generated exercises. The reason we pulled back was to reduce expenses and it also coincided with the training that commenced on the East Coast in May, so it tied in rather nicely.

LCol. Penner: Just talking about the budget, we work on 37.5 days of training but we do not train on all of those days. We have to maintain our administration, we have to do our footprint work and we have to do our recruiting. All that is coming out of this so-called 37.5 days of "training."

When it comes to training a unit, the military, as was stated before, is a collective organization; it is a team thing. Therefore, we have to do collective training over and above mandatory training on ranges, et cetera, on which we have to qualify. As a unit commander, I only get three, or at the outside four, weekends a year to train in the collective role within my own unit. Therefore, although we are budgeted for 37.5 days of training, it is not really training.

Senator Forrestall: I think I can appreciate that.

Thinking again about the West Coast, while we were there, we had occasion to board one of the vessels and had the privilege of lunching with the lower ranks. We found that, particularly among the women, one of the low points was the uniform. The ill-fitting uniform was one of the things that discouraged them from staying in the force.

We addressed that in our second-last report. Have you heard any echoes or reverberations? Can you help those poor souls out a little?

LCdr. Mushanski: As the only female member on this panel, I suppose I should be the one to answer this.

The behind-the-scenes comment is that the Canadian Forces uniforms were designed for men by men. We were just an accident that happened and we have to fit into them. Over the years, there have been committees, especially at NDHQ, looking at the female

tellement les contraintes budgétaires, mais plutôt la disponibilité des instructeurs. Comme on l'a déjà mentionné, la plupart des éléments de mon unité sont des étudiants, et en mai, juin, juillet et août ils sont absents pour occuper des emplois à temps plein ou encore ils suivent de la formation en cours d'emploi ou d'autres cours.

Si je veux gérer judicieusement mon budget en tant que fonctionnaire de l'État, il n'est pas rentable d'intégrer de nouvelles recrues parce que je n'ai personne pour leur donner de l'instruction. Ma restriction découle davantage du manque de disponibilité des instructeurs.

Capte Chow: Il y a environ cinq ans, nous avons remanié le calendrier de nos activités. Nous nous situons actuellement à environ 42 journées d'instruction par année, y compris les exercices organisés par l'unité. Nous avons opéré des compressions afin de réduire les dépenses, et cela a aussi coïncidé avec l'instruction qui a commencé en mai sur la côte Est, aussi les choses se sont bien passées.

Lcol Penner: Si on veut parler seulement du budget, nous travaillons durant 37,5 journées d'instruction, mais nous ne consacrons pas toutes ces journées à l'instruction. Nous devons nous occuper de l'administration, nous avons également les activités liées à la présence dans la collectivité et nous devons aussi faire du recrutement. Toutes ces activités doivent pouvoir s'insérer dans les soi-disant 37,5 journées d'«instruction».

Lorsqu'il s'agit de former une unité, les militaires, comme nous l'avons déjà mentionné, sont une organisation collective; ils affectionnent le travail d'équipe. Par conséquent, nous devons nous occuper de l'instruction collective indépendamment de l'instruction obligatoire sur les champs de tir, et ainsi de suite, pour laquelle nous devons nous qualifier. En tant que commandant d'une unité, je n'obtiens que trois et à la limite, quatre fins de semaine par année pour l'instruction collective au sein de ma propre unité. Par conséquent, même si notre budget prévoit 37,5 journées d'instruction, elles ne sont pas vraiment toutes des journées d'instruction.

Le sénateur Forrestall: Je pense que je comprends.

Pour en revenir à la côte Ouest, pendant notre séjour là-bas, nous avons eu l'occasion de monter à bord d'un bâtiment et le privilège de luncher avec les grades inférieurs. Nous avons trouvé, particulièrement chez les femmes, que l'un des points faibles était l'uniforme. L'uniforme mal ajusté était l'une des choses qui les décourageait de rester dans la force.

Nous avons abordé ce point dans notre avant-dernier rapport. En avez-vous eu des échos ou des commentaires? Pouvez-vous faire quelque chose pour ces pauvres filles?

Capte Mushanski: Étant la seule représentante du sexe, je suppose que je devrai répondre à cette question.

On entend en coulisse que les uniformes des Forces canadiennes ont été conçus par des hommes pour des hommes. Nous ne sommes là que par accident, et nous devons nous en accommoder. Au fil des années, des comités, et tout

uniform and how to make it a better fit, because they realize it is a very low point with women.

It is coming; however, development is many miles behind the male uniform. Slowly but surely, they are finally learning that women are shaped a little differently.

Senator Forrestall: Again, in our second-last report we suggested that perhaps our land force is burnt out and over-stressed. Its equipment is rusting and spare parts are not always available when they are needed. Or if they have them they are not in the right place. We have no way of moving our troops in and out of combat positions without relying on our allies and partners in some of these world conflicts.

We suggested that perhaps we should bring the troops home. It looked as if we were suggesting bringing everybody home for three years, but it would not, in practice, have worked out that way. There would be some finishing-up work to be done that they could not just walk away from. Part of the impact of that, it had occurred to the committee members, would be on your problem with respect to training. It would have a very direct impact on reserve forces.

The training problem would be alleviated, not solely by the lessening of the demand for training-capable personnel to go off to a centre of activity, depriving the units of that skill that they were not able to replace.

Were you to bring them home, our forces across the country would have access to those training skills. They would be able to train more frequently with their natural permanent force units and much good could, in fact, come out of that. At the end of two or three years we might have an entirely different looking force than we have today, capable of responding with their own equipment for transportation, et cetera.

Anybody care to comment on that?

Maj. Green: It is an interesting thought, sir, and heartfelt, to be sure, to bring troops home and rest them. However, my response to that would be: Who takes their place? If we pull out, who would take Canada's place on the world stage?

Senator Forrestall: You and I have different views. If we were talking about 30,000 or 40,000 men and women in a given alliance operation outside Canada, then, of course, you could not do it. However, if you take that proposition to the other extreme, if the work the Canadians were doing was absolutely vital and necessary, of course you would not pull them out. You would not walk away from a job that you had started.

When that job was finished and those men and women came home, you would keep them at home; you would not replace them until such time as they had an opportunity to get reacquainted, in many cases, with their families.

particulièrement au QGDN, se sont penchés sur la question de l'uniforme féminin afin de trouver le moyen de l'améliorer, parce que l'on s'est aperçu que c'est un facteur très négatif pour les femmes.

Ça s'en vient; mais la conception tire de l'arrière par rapport à celle de l'uniforme masculin. Lentement mais sûrement, on finit par comprendre que le corps féminin est un peu différent.

Le sénateur Forrestall: Je répète que, dans notre avant-dernier rapport, nous avons suggéré que la Force terrestre est peut-être épuisée et surmenée. L'équipement se détériore par la rouille et les pièces de rechange ne sont pas toujours disponibles au moment où on en a besoin. Ou encore, lorsqu'on les a, elles ne sont pas là où elles devraient se trouver. Nous n'avons pas les moyens de retirer ou d'envoyer nos troupes au combat sans faire appel à nos alliés et à nos partenaires dans certains de ces conflits mondiaux.

Nous avons suggéré de ramener les troupes au pays. Cela a été interprété comme si nous disions qu'il fallait ramener tout le monde pour trois ans, mais en pratique, ce n'est pas ainsi que les choses se seraient passées. Il y aurait bien sûr des missions à terminer, des missions que nous ne pourrions pas laisser tomber comme ça. Les membres du comité pensaient que cela aurait entre autres une incidence sur le problème de l'instruction. Et que cela jouerait directement sur les forces de réserve.

En effet, on pourrait alléger ainsi le problème de l'instruction, et pas seulement parce que les instructeurs potentiels seraient moins appelés à quitter pour se rendre dans un centre d'activité, privant par le fait même les unités de leurs compétences qu'elles ne sont pas en mesure de remplacer.

Si on les ramenait ici, nos forces des quatre coins du pays auraient accès à ces instructeurs. Elles pourraient s'entraîner plus fréquemment avec leurs unités permanentes naturelles, et cela serait sans aucun doute très bénéfique. Au bout de deux ou trois ans, la force aurait une allure entièrement différente de celle d'aujourd'hui, elle serait capable d'intervenir avec son propre matériel de transport, et ainsi de suite.

Quelqu'un voudrait-il faire des commentaires à ce sujet?

Maj Green: C'est une idée intéressante, monsieur, et qui vient certainement du fond du coeur, que de ramener les troupes au pays et de leur faire prendre un peu de repos. Toutefois, ma réponse sera la suivante: qui prendra leur place? Si nous nous retirons, qui viendra remplacer le Canada sur la scène mondiale?

Le sénateur Forrestall: Il est clair que nous ne voyons pas les choses du même oeil. S'il était question de 30 000 ou 40 000 hommes et femmes dans le cadre d'une quelconque opération de l'alliance à l'extérieur du Canada, alors bien sûr, ce serait impossible. Mais, si vous poussez cette proposition à l'autre extrême, si le travail qu'effectuent les Canadiens est absolument vital et nécessaire, dans ce cas il est évident que nous ne pouvons pas retirer nos troupes. On ne peut pas laisser en plan un travail que l'on a commencé.

Mais, une fois la mission terminée et les hommes et les femmes rentrés au pays, nous les garderions ici; il ne serait pas question de les remplacer tant qu'ils n'auraient pas eu l'occasion de reprendre contact, dans bien des cas, avec leur famille.

The two extremes are there, and you would not walk away from your commitments; we did not intend that. What we want to do is simply bring the troops home and give them a chance to rest and get reacquainted with their families.

Also, there is a need to get reacquainted with new technology and update existing technology. Do the work on the equipment and gear that they have to use. Then, in 18 months or two years, start feeding them back into the system, where they are needed, as fresh, highly skilled and competent, professional service people.

That does not require an answer unless someone wants to address it. I think it is something that has to happen.

Senator Atkins: my first question is, can someone explain to me why, in the case of former permanent military personnel who apply for the reserve, it takes 18 months for them to be recruited or signed up?

I would ask Maj. Murray Allan, did you have to wait, as a former officer in the military, to get into a reserve unit?

Maj. Allan: I actually transferred. I was still, as I recall, on my terminal leave when I transferred, so I was never really out. My transition from the regular force to the reserve force was seamless. I was very impressed, quite frankly, with the way that whole thing was carried out.

You are absolutely right, however, about ex-regular force people having problems joining the reserves. The term is, as I recall, "verification of service." Part of the reason is a bureaucratic problem, of course. Our units have to contact National Defence Headquarters in Ottawa through, I suppose, a multi-layered process of bureaucracy to gather all of the files and all of the records of individuals who have seen former service. It takes time for those files to be gathered, for someone to note the information and then to transfer it, probably back through a number of different levels of military bureaucracy again.

If that situation could be changed, that would help us a lot. I hope it would help us in Regina, although, quite frankly, I would suggest we are not in a location to which a lot of regular force folks retire.

A lot of military folks retire to places like Edmonton, where there is a so-called army "super base." You will find, I suspect, not an inordinate number, but a large number of retired regular force folks in the army reserve units in places like Toronto. The Royal New Brunswick Regiment in Fredericton has a number of retired regular force military people from Canadian Forces Base Gagetown.

Does that answer your question?

Voilà les deux extrêmes, et il n'est pas question de renoncer à nos engagements; ce n'est pas dans nos intentions. Nous voulons simplement que les troupes rentrent au pays et qu'on leur donne la chance de se reposer et de renouer avec leurs familles.

Les hommes doivent également se familiariser avec la nouvelle technologie et se mettre à jour avec celle qui existe déjà. Réparer leur matériel et leur attirail. Puis, dans 18 mois ou deux ans, commencer à remettre dans le système, là où on a besoin d'eux, des hommes et des femmes frais et dispos, bien formés et compétents, prêts à offrir leurs services avec professionnalisme.

Je n'attends pas de réponse, à moins que quelqu'un veuille s'exprimer là-dessus. Je pense que c'est une décision qu'il faudra prendre.

Le sénateur Atkins: Voici ma première question: quelqu'un peut-il m'expliquer pourquoi il faut 18 mois pour recruter et intégrer dans la réserve un candidat qui a déjà servi dans les Forces?

J'aimerais poser la question au major Murray Allan, avez-vous dû attendre, en tant qu'ancien officier, avant d'être intégré dans une unité de la réserve?

Maj Allan: En fait, j'ai demandé une mutation. Je me souviens que j'étais toujours en congé de fin de service lorsque j'ai été muté, par conséquent, je n'ai jamais vraiment quitté les Forces. Ma transition de la force régulière à la force de réserve s'est effectuée sans interruption. J'ai été très impressionné, sincèrement, par la manière dont tout ce processus s'est déroulé.

Mais vous avez tout à fait raison en ce qui concerne les difficultés qu'éprouvent les éléments ayant déjà servi à réintégrer les Forces. Le terme utilisé, je me le rappelle, est la «vérification du service». Il s'agit en partie d'un problème de bureaucratie, bien entendu. Nos unités doivent communiquer avec le Quartier général de la Défense nationale, à Ottawa, et suivre un processus en plusieurs étapes pour retrouver tous les dossiers sur les recrues qui ont déjà servi dans les Forces. Il faut du temps pour retrouver les dossiers, pour que quelqu'un prenne note de l'information, la transmette, et refasse tout le trajet bureaucratique en sens inverse.

Si l'on pouvait améliorer la situation, cela nous aiderait beaucoup. Je pense que cela pourrait nous aider à Regina, quoique, en toute sincérité, nous ne nous trouvons pas dans un endroit où beaucoup d'éléments de la force régulière se retirent.

Beaucoup de militaires prennent leur retraite dans des villes comme Edmonton, où il y a la soi-disant «super-base» de la Force terrestre. Et je suppose que l'on trouvera un nombre assez important, quoique pas anormalement élevé, de militaires à la retraite dans les unités de réserve de la Force dans des endroits comme Toronto. Le Royal New Brunswick Regiment à Fredericton compte un certain nombre d'éléments qui sont des militaires ayant pris leur retraite de la force régulière et qui proviennent de la Base des Forces canadiennes Gagetown.

Est-ce que cela répond à votre question?

Senator Atkins: I think it is a natural human resource pool. I cannot understand it. I mean, paperwork? It does not make any sense to me, quite frankly.

I understand that if people have been in the military for 30 years, they may not be interested in the reserve forces. However, there are a lot of young recruits who leave for various reasons and probably are looking for an opportunity to serve. I can understand why they would become frustrated.

We were talking about Camp Borden and the number of recruits. When we were there, we had lunch with a number of new recruits and other personnel, many from the navy and air force. They were sitting there cooling their heels, frustrated because they could not get into the courses that they were looking forward to doing, which clearly indicated that there is a lack of a cadre to train these people. There was a lack of training personnel because they were on rotation.

We found the same thing in Gagetown. When they needed military personnel to fill the voids, they went to the reserve.

I have a question for the reserve commanders. Do you have many applications from women?

LCdr. Mushanski: In the naval reserve we are at this time approximately 40 per cent women.

Senator Atkins: What about the army?

Maj. Green: I would say our unit is about 20 per cent female. We do not experience a problem attracting young women to the combat arms or to the support services aspects within the combat arms, such as clerk positions, administration and so forth. They are equally welcome in both areas, and crew members adapt well to having females at close quarters in the fighting vehicles. I do not think there is a problem.

Senator Atkins: We have talked about recruitment and training. We really have not talked about equipment tonight. When you talk about your budgets, does the \$256,000 include equipment, or can you requisition for equipment above and beyond the operating budget?

LCdr. Mushanski: Most of our major equipment acquisition is funnelled through our headquarters. LComdr. Chow mentioned that what is called the "Naval Trainer" is coming out. That was purchased by NAVRESHQ and each unit is being allotted at least one; a couple of units will receive two. Major equipment acquisitions come through headquarters.

The kinds of equipment that we are responsible for at the unit level are the very minor items. Also, a small part of our budget is for what we call "first-line maintenance" on our equipment. For example, we are responsible for oil changes and minor repairs to our RHIB.

Le sénateur Atkins: À mon avis, il s'agit d'un bassin naturel de ressources humaines. Je n'arrive pas à comprendre quel est le problème. Je veux dire, s'agit-il vraiment de formalités administratives? Ça n'a vraiment aucun sens, franchement.

Je peux comprendre que des personnes ayant passé 30 années de leur existence dans les forces ne soient pas intéressées à rejoindre les rangs de la réserve. Mais il y a beaucoup de jeunes recrues qui quittent pour diverses raisons et qui cherchent probablement une occasion de servir. Je comprends qu'ils puissent ressentir une certaine frustration.

Nous parlions du Camp Borden et du nombre de recrues. Lorsque nous y sommes allés, nous avons déjeuné avec quelques nouvelles recrues et avec d'autres éléments, dont bon nombre provenaient de la marine et de la force aérienne. Ils étaient là à faire le pied de grue, frustrés parce qu'ils ne pouvaient pas suivre les cours qu'ils avaient choisis, et cela montrait clairement qu'il y a des lacunes sur le plan de l'encadrement. On manquait d'instructeurs parce qu'ils étaient en rotation.

Nous avons constaté la même chose à Gagetown. Lorsqu'ils avaient besoin de personnel militaire pour combler les vides, ils s'adressaient à la réserve.

J'aimerais poser une question aux commandants de la réserve. Recevez-vous beaucoup de demandes de la part des femmes?

Captc Mushanski: Dans la réserve navale, nous sommes actuellement environ 40 p. 100 de femmes.

Le sénateur Atkins: Qu'en est-il de la Force terrestre?

Maj Green: Je dirais que mon unité est formée de 20 p. 100 de femmes. Nous n'avons aucun problème à attirer les jeunes femmes dans les armes de combat ou dans les services de soutien au sein des armes de combat, notamment dans les postes de commis, dans l'administration, et ainsi de suite. Elles sont les bienvenues dans les deux cas, et les membres d'équipage s'adaptent très bien à la présence féminine dans les véhicules de combat. Je ne pense pas qu'il y ait un problème.

Le sénateur Atkins: Nous avons parlé du recrutement et de l'instruction. Mais nous n'avons pas vraiment abordé la question du matériel ce soir. Lorsque vous parlez budget, est-ce que le montant de 256 000 \$ comprend le matériel ou pouvez-vous demander de l'équipement en dehors de votre budget de fonctionnement?

Captc Mushanski: La plupart de notre matériel important nous est fourni par le quartier général. Le capitaine de corvette Chow a mentionné que nous sommes sur le point de recevoir ce qu'il appelle le «Naval Trainer». C'est le QG RESNAV qui en a fait l'acquisition et chaque unité en obtiendra au moins un exemplaire; quelques unités en recevront deux. Les acquisitions de matériel important sont effectuées par l'entremise du quartier général.

Dans les unités, nous sommes responsables des éléments très mineurs. Aussi, une partie de notre budget est affectée à ce que l'on appelle la «maintenance de première ligne» de notre matériel. Par exemple, nous sommes responsables des changements d'huile et des réparations mineures aux RHIB.

The Chairman: What is an RHIB, please?

LCdr. Mushanski: An RHIB is a rigid-hull inflatable boat. That is currently the unit's largest asset.

LCdr. Chow: With respect to the funding you were discussing, senator, as *Queen* mentioned to you, there is some available for first-line acquisition of very small requirements such as software packages and things along those lines.

At *Unicorn*, for instance, I have been requesting a marine diesel training unit for a number of years. I could use one because it assists in teaching the MES OPs how to better do their job so that when they go to the coast and to the MCDVs, at least they have a leg up and know what to expect.

We have gone right into the new millennium in one fell swoop with the MCDVs. There was no evolution; it was revolution for us.

Senator Atkins: I understand there is no permanent military base here in Saskatchewan. Therefore, if you as commanders need equipment, where do you requisition it? Do you go to the permanent base in Manitoba? Do you do it through Ottawa? What kind of response do you get?

I am asking the commanders of the infantry units.

LCol. Penner: Our equipment is basically pushed down to us. Whatever is available comes down through the system and is allocated by the different command structures above us — hopefully, to fit our roles.

We have a concern that we do not really have any roles presently. I think once we have the roles, then the equipment should be issued to support those. Your question was about when we do need extra equipment. It is available, but it does take some paperwork and some staff work. However, we do get support from CFB Shilo or Wainwright. We have had some good working relationships with our regular force counterparts in getting equipment on temporary loan, usually night vision equipment and things like that we have borrowed for an exercise and some pre-training and then returned to them.

Major equipment is all pushed to us.

LCol. King: As was mentioned, we more or less have two budgets. One is our cash budget for our part-time salaries and some minor travel expenses. The other is our ammunition budget, which is primarily assigned to us by our headquarters, based on requests and the input that we have into that. We do not purchase the sorts of things we use in an infantry unit, such as vehicles and weapons. We do not have a capital budget for those; they are assigned to us.

Le président: Qu'est-ce qu'un RHIB, s'il vous plaît?

Captc Mushanski: Un RHIB est un canot pneumatique à coque rigide. Il s'agit pour le moment du bien le plus coûteux de l'unité.

Captc Chow: En ce qui a trait au financement dont vous parliez, sénateur, et comme l'a mentionné le captc du *Queen*, il y en a un peu pour des acquisitions de première ligne, par exemple pour des objets de petite valeur comme des progiciels et des choses semblables.

Au *Unicorn*, par exemple, je demande un cours de formation sur le diesel marin depuis quelques années. J'aimerais bien en avoir un parce que ce cours nous aide à former les opérateurs de MES à mieux faire leur travail, de sorte que lorsqu'ils se rendent dans les navires côtiers, au moins ils ont une longueur d'avance et savent un peu mieux à quoi s'attendre.

Avec les navires de défense côtière, nous sommes entrés de plein fouet dans le nouveau millénaire. Pour nous, il n'y a pas eu d'évolution, mais plutôt une révolution.

Le sénateur Atkins: Je crois comprendre qu'il n'y a aucune base militaire permanente ici en Saskatchewan. Par conséquent, si en tant que commandants vous avez besoin de matériel, à qui en faites-vous la demande? Devez-vous passer par la base permanente du Manitoba? Devez-vous vous adresser à Ottawa? Quel genre de réponse obtenez-vous?

Je m'adresse aux commandants des unités d'infanterie.

Lcol Penner: On peut dire que le matériel nous est fourni. Tout ce qui est disponible nous parvient en suivant le système et est attribué par les diverses structures de commandement qui nous dirigent — en espérant qu'il convient à nos rôles.

Pour le moment, nous nous inquiétons de ne pas avoir de rôle défini. Je suppose qu'à partir du moment où on nous aura attribué un rôle, alors le matériel devrait suivre pour nous permettre de nous en acquitter. Votre question portait sur les situations où nous pourrions avoir besoin de matériel supplémentaire. Cela existe, mais nous devons remplir des formalités administratives et faire des représentations. Toutefois, nous pouvons compter sur l'appui de la BFC Shilo ou Wainwright. Nous avons de bonnes relations de travail avec notre homologue de la force régulière qui nous fournit du matériel sous la forme de prêt temporaire, il s'agit habituellement de dispositifs de vision nocturne et autres choses du même genre que l'on nous prête pour des exercices et en préparation à des instructions, et que nous rendons par la suite.

Quant au matériel important, il nous est fourni.

Lcol King: Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons plus ou moins deux budgets. Le budget de caisse pour les salaires du personnel à temps partiel et certains frais de déplacement mineurs. Et le budget pour les munitions qui est attribué par le quartier général, en fonction de nos demandes et des justifications que nous pouvons présenter. Nous n'achetons pas ce genre de choses que l'on utilise dans les unités d'infanterie, comme les véhicules et les armes. Nous ne disposons pas d'un budget de matériel; ces biens nous sont fournis.

Senator Atkins: Does the delivery of this equipment sometimes frustrate you because it does not get to you at the time when you are planning your training process?

Maj. Green: It is first in, last out; we are not infantry, but reconnaissance. May I tell you something about our unit that relates directly to equipment? My unit, as I mentioned in my opening remarks, is a reconnaissance unit doing medium-range reconnaissance about 15 to 20 kilometres ahead of the brigade.

We do it in a four-wheel-drive vehicle called an Itlis. Currently, there is a new purchase being made to replace the Itlis, which is 16 years old. We have examples of ones that are kind of like *The Flintstones* vehicles, where you can see the ground underneath them because they are rusted through. There are no spare parts for them and they are in a state now where we have to cannibalize one to keep the remainder of the fleet running.

The interesting point is that although we have 17 of the Itlis four-wheel-drive vehicles, we are only being allocated 9 of the new vehicles, which are called LUVWs, or light utility vehicle, wheeled, made by Mercedes Benz.

I have over 100 people in my unit and I will have 9 reconnaissance vehicles on which to train them. You can see immediately, if you do the math, that with three people to a crew, that amounts to 27 people.

What we are forced to do, then, is look at alternatives and, of course, we then go into what we can do on our feet, which is act as an assault troop. Of course, we demand the needed resources for an assault troop, such as the demolitions equipment, et cetera. That is not available either. Demolitions equipment is not a big-ticket item, but the training in order to run demolitions is. For every need that you attempt to address, there is another pitfall at the end of it.

The equipment question is a significant one. We have to get our roles set first, I think, and then get the equipment. If we can get that and the numbers right, then we will be okay. If we do anything else, we will be throwing good money after bad, and it concerns me that we would do that.

Senator Atkins: Since there is no permanent base in Saskatchewan, I assume that there is a heavy demand for the reserve units to do community activities, as has been mentioned tonight. How do you cope with that and how do you get the number of recruits that you have in your unit to serve, especially if there are several requests at certain times of the year?

LCol. King: "Community footprint" is the terminology we have been using. Quite frankly, those sorts of tasks are not looked upon as bad things by our units and by our soldiers. They enhance our stature in the community and it is a chance,

Le sénateur Atkins: Est-ce qu'il vous arrive de ressentir de la frustration au sujet de la livraison de ces biens parce qu'ils ne vous parviennent pas à temps pour être utilisés dans le cadre d'instructions que vous avez planifiées?

Maj Green: C'est premier entré, dernier sorti. Nous ne sommes pas dans l'infanterie, mais dans la reconnaissance. Permettez-moi de vous raconter quelque chose au sujet de notre unité et qui a directement rapport avec le matériel. Mon unité, comme je l'ai mentionné dans mon introduction, est une unité de reconnaissance qui effectue des missions de moyenne portée dans un rayon de 15 à 20 kilomètres en avant de la brigade.

Nous effectuons ces missions dans un véhicule de type Itlis. On est en train de remplacer les Itlis, qui ont déjà 16 années d'usure, par de nouveaux véhicules. Certains de nos véhicules ressemblent à ceux des *Flintstones*, parce que l'on peut voir à travers le plancher tellement ils sont rongés par la rouille. Il n'y a plus de pièces de rechange pour ces véhicules et ils sont au point où l'on doit cannibaliser l'un d'eux pour pouvoir réparer les autres et les tenir en état de marche.

Le point intéressant est que, même si nous possédons 17 de ces Itlis à quatre roues motrices, on ne nous a attribués que 9 des nouveaux véhicules appelés VULR ou véhicules utilitaires légers à roues qui sont construits par Mercedes Benz.

Mon unité compte plus de 100 éléments et je disposerai de 9 véhicules de reconnaissance pour les entraîner. On voit tout de suite, si on fait le calcul, qu'avec des équipes de trois, je peux former 27 personnes.

Nous devons alors nous tourner vers des solutions de rechange et, bien entendu, nous devons nous résoudre à utiliser nos jambes, ce qui revient à agir comme une troupe d'assaut. Bien sûr, nous demandons les ressources nécessaires à une troupe d'assaut, comme le matériel de destruction, et ainsi de suite. Mais ce matériel n'est pas disponible non plus. Le matériel de destruction n'est pas coûteux en soi, mais l'instruction qui va avec l'est. Chaque fois que l'on tente de trouver une solution pour combler un besoin, une autre embûche nous attend.

La question du matériel a de l'importance. Bien sûr, il faut d'abord que l'on définisse notre raison d'être, je suppose, et ensuite nous pourrions penser à obtenir le matériel. Si nous arrivons à obtenir cela et les chiffres qui vont avec, alors tout ira bien. Si nous prenons une autre direction, cela reviendra à jeter l'argent par les fenêtres, et je ne suis pas d'accord avec l'idée.

Le sénateur Atkins: Puisqu'il n'y a pas de base permanente en Saskatchewan, je suppose que la demande est forte pour que les unités de réserve participent à des activités communautaires, comme on l'a déjà mentionné plus tôt. Comment vous en sortez-vous et comment organisez-vous les recrues de votre unité pour répondre à plusieurs demandes en même temps à certaines périodes de l'année?

Lcol King: «La présence dans nos collectivités» est la terminologie utilisée. Et en toute sincérité, ces tâches ne rebutent pas nos unités et nos soldats, loin de là. Elles contribuent à rehausser notre stature dans la communauté et

sometimes, for our soldiers to wear their nice uniforms, with their medals, to be seen and to be proud, and make it to the front page of the *Leader-Post* or on the local television.

Senator Atkins: Are these events classified as training?

LCol. King: It is implied that a certain amount of community footprint activity is within my training budget. We attempt to identify it during our budgeting process and during our training planning process. Sometimes we are accurate, sometimes not. It does come at the expense of training, and for some units it is more significant than for others. I believe the more remote your unit is, the more expensive it may be.

In the case of Moose Jaw and the Saskatchewan Dragoons, Maj. Green could probably talk about his army reserve unit being the only one there. In Regina we have more army reserve units; we can spread the wealth, if you will.

Senator Atkins: You do not have any trouble putting together the required human resources?

LCol. King: In Regina it is often a combined effort between the various units. We have to do that.

Maj. Green: It is an interesting question, because we try to do two things through our community footprint. We try to involve our community in our unit, which has paid big dividends for us. When we supply tents to the Nancy Greene ski competition for the use of those competing, we talk to the young people who are skiing down the hill and they become interested in our unit, which is good for us.

When we put on a military display at Frontier Days in Swift Current, or the Moose Jaw Exhibition, people come and ask us about our unit. That is a good thing, too. We are using it as a recruiting tool. We are helping other people, but we are also getting some benefit out of it.

We also loan some of our tents out for various runs and we have a running team in our unit that is completely voluntary. All the soldiers who take part in the distance marathons are volunteers. They do it because they enjoy running. Putting up our tents to support the refreshment stands, so that people can refresh themselves along the route of the marathon, that is a bonus.

It reflects back on our unit. Do not for a minute think that those people out there are not aware that the Saskatchewan Dragoons are supporting their endeavours. That goes right from the chamber of commerce through the community.

elles offrent parfois l'occasion à nos soldats de porter leurs beaux uniformes, et leurs médailles, et de défiler avec fierté, nous faisons la page couverture du *Leader-Post* ou les manchettes de la télé locale.

Le sénateur Atkins: Est-ce que ces activités font partie de l'instruction?

Lcol King: Implicitement, une certaine part des activités liées à la présence dans la collectivité figurent dans mon budget d'instruction. Nous tentons de déterminer ces activités lors du processus d'établissement du budget et aussi durant le processus de planification de l'instruction. Parfois nous sommes précis, parfois non. Il est évident que ces activités s'exercent au détriment de l'instruction et les conséquences sont plus importantes pour certaines unités que pour d'autres. Je pense que plus vous vivez dans une région éloignée, et plus cela revient cher.

Dans le cas de Moose Jaw et des Saskatchewan Dragoons, le major Green pourrait probablement nous parler du fait que son unité de réserve est la seule des environs. À Regina, nous avons davantage d'unités de la réserve, aussi nous pouvons nous répartir le budget, en quelque sorte.

Le sénateur Atkins: Vous n'éprouvez aucune difficulté à réunir les ressources humaines nécessaires?

Lcol King: À Regina, il s'agit fréquemment d'un effort conjoint entre plusieurs unités. Nous devons nous y prendre ainsi.

Maj Green: C'est une question intéressante, parce que nous essayons de faire deux choses par l'entremise de la présence dans la collectivité. Nous tentons d'intéresser les membres de la collectivité au travail de notre unité, ce qui a eu des retombées très positives pour nous. Lorsque nous fournissons des tentes aux concurrents de la compétition de ski Nancy Greene, nous avons la possibilité de parler avec les jeunes skieurs qui s'intéressent à notre unité, et c'est très bon pour nous.

Lorsque nous installons un stand militaire durant les activités de l'Époque des chercheurs d'or, à Swift Current, ou lors de la foire de Moose Jaw, les gens viennent nous voir et nous posent des questions au sujet de l'unité. Cela nous fait une bonne publicité. Nous nous en servons comme d'un outil de recrutement. Nous aidons d'autres personnes, mais il y a des avantages pour nous aussi.

Nous prêtons aussi nos tentes lors de diverses courses et nous comptons même une équipe de coureurs dans l'unité sur une base entièrement volontaire. Tous les soldats qui participent au marathon de longue distance sont des volontaires. Ils y participent parce qu'ils aiment courir. Nous dressons nos tentes autour du comptoir de rafraîchissements, afin que les participants puissent prendre une pause durant le marathon, ça c'est un petit extra.

Il y a des retombées pour notre unité. N'allez pas penser que ces gens ne se rendent pas compte que les Saskatchewan Dragoons appuient leurs activités. Cela va de la chambre de commerce jusqu'aux résidents de la collectivité.

When people ask, "What do your Canadian Forces do for you," there are big questions out there like Kosovo and the alliance, et cetera. There are also the nuts-and-bolts things at the community level that the reserve units do, and they do them well.

Senator Atkins: Do you think the public understands that reserves are sending personnel to Bosnia and to other areas of activity?

LCol. Penner: Actually, what I have found, when we have done town hall meetings and received some exposure, is that we are probably our own worst marketers. Most of the civilian population in Saskatoon does not know we exist.

After September 11 and the hype in the news, we had reporters coming to the doors of the armouries asking, "Where did you guys come from?" We told them we had been here for 100 years. They did not even know we existed. They saw a building on the main road in Saskatoon, but they did not know what it was for. Yes, we are probably our own worst marketers.

Senator Atkins: I do not think this committee knew the extent to which the reserves contribute. It was quite a surprise to us.

Senator Smith: I want to make a couple of comments and invite some response. I will not get into questions because I think other members have touched on the area that I wanted to explore.

How do we give the whole reserve system a shot of adrenaline to make it more meaningful, have people be aware of it and have it perform a useful role? That has been touched on and I will not rehash that. However, I do want to say that I appreciate not only your being here tonight but, I think more important, the impression I get that we have six people here who are very committed to making the reserve world in Canada meaningful and useful. I think you are all groping, to some extent, for how to get that adrenaline, reinforce it and target in on a few key things.

The answers are not that easy. I suppose that is why we are asking questions and probing. However, that commitment and your enthusiasm are certainly appreciated by me and other members of this committee. I think it is fair to say that the members of this committee are sympathetic to the military receiving more of Canada's resources in an effort to strengthen it.

Having said that, you are all aware that there is a lot of competition for whatever federal monies are available. Not the least of which is what all the premiers have been in Ottawa discussing for the last two or three days, that is, medicare, and there is a lot of public support for that.

Lorsque les gens demandent, «Que font les Forces canadiennes pour vous?», il est question d'opérations de grande envergure comme le Kosovo et l'alliance, et ainsi de suite. Mais il y a également toutes les petites interventions des unités dans leur collectivité, et elles s'en tirent très bien.

Le sénateur Atkins: Pensez-vous que le grand public sait que les réserves envoient des éléments en Bosnie et dans d'autres secteurs d'activité?

Lcol Penner: En réalité, je me suis aperçu, lors d'assemblées publiques au cours desquelles nous avons obtenu une certaine visibilité que nous étions probablement nos plus mauvais publicitaires. La plupart des habitants de Saskatoon ignorent jusqu'à notre existence.

Après le 11 septembre et le battage médiatique qui s'est ensuivi, des journalistes sont venus nous voir au manège militaire pour nous demander, «D'où sortez-vous?» Nous avons répondu que nous étions là depuis 100 ans. Ils ne savaient même pas que nous existions. Ils voyaient bien un édifice sur la rue principale de Saskatoon, mais ils ignoraient à quoi il servait. Oui, il est probable que nous ne sommes pas les meilleurs pour faire notre promotion.

Le sénateur Atkins: Je ne pense pas que ce comité avait une idée de l'ampleur de la contribution des réservistes. Ce fut toute une surprise pour nous aussi.

Le sénateur Smith: Je voudrais faire deux ou trois commentaires et vous inviter à les commenter. Je ne poserai pas de questions parce que je pense que les autres membres du comité ont déjà abordé les sujets qui me tenaient à coeur.

Comment pourrions-nous injecter à tout le système de la réserve une bonne dose d'adrénaline afin de lui donner plus d'importance, d'amener la population à mieux le connaître et de lui faire jouer un rôle significatif? Cette question a déjà été abordée et je ne vais pas la remettre sur le tapis. Cependant, je tiens à dire que j'apprécie non seulement votre présence ici ce soir, mais aussi, et c'est encore plus important, que j'ai l'impression d'avoir devant moi six personnes très déterminées à faire de la réserve une force significative et utile. Je pense que chacun d'entre vous se démène pour trouver le moyen de déclencher cette poussée d'adrénaline, de la stimuler et de l'injecter dans quelques secteurs.

Les solutions ne sont pas faciles à trouver. Je suppose que c'est la raison pour laquelle nous posons tant de questions et essayons de les approfondir. Mais, cette détermination et cet enthousiasme suscitent mon admiration et celle des autres membres du comité. Je pense qu'il est juste d'affirmer que le comité est sympathique à l'idée que les militaires obtiennent davantage de ressources du Canada afin de refaire leurs forces.

Ceci dit, vous êtes tous au courant qu'il y a beaucoup d'appelés mais peu d'élus pour obtenir le financement offert par le gouvernement fédéral. Sans compter que, depuis deux ou trois jours, tous les premiers ministres des provinces sont réunis à Ottawa pour discuter du régime d'assurance-maladie, et naturellement c'est un domaine qui jouit de la faveur du public.

The last thing that I will touch on, and I am motivated to do so by my good friend Senator ForreSTALL's musings, is pulling out of overseas operations. I may be a minority of one, but that is not what I think we should do. The reason is that what we do overseas may have to be very limited and very targeted, but Canada does have a lengthy and distinguished tradition and role in activities that generally fall into the peacekeeping category.

Also, there is the extent to which it would increase the difficulty of igniting a spark of enthusiasm in younger people, in particular, for getting involved in the military, whether full time or in the reserve. Any military people whom I have asked if we should get out of the overseas commitments say no. There is the possibility of excitement, and an allure and an attraction in being able to get involved in that.

I understand the logic of saying we have to pull back and get healthy, and maybe it is also a device or tool to lever more federal resources. However, I think that without Bosnia and the stint in Afghanistan, and others as they arise, it may be even harder to attract young people and get them involved.

I respect what other members of the committee, perhaps all of them, have to say about pulling back, but that is not what I think.

If any of you have any comments on my musings, feel free to go ahead.

Maj. Allan: You might be interested to know that the plan is for Rotation Number 18 to Bosnia, in a couple of years, to be entirely a reserve force. It is my opinion, quite frankly, that that is the role of the reserves. In the Second World War it was not the permanent force that won the battles, it was the reservists or those who joined because of the war. Also, this would take the heat off the regular force in terms of overseas deployments.

It would help if the reserves could be given much more recognition of the overseas assignments that they do perform. For example, right now in Bosnia, a large part of an entire rifle company, from the company commander down to all the privates, are all reservists. I am not sure that the Canadian public is aware of that, and it would go a long way, I think, to enhance the perception of the role of reservists if it were.

The Chairman: Ladies and gentlemen, I know I speak on behalf of all of the committee. Tonight we have heard dedication, pride and service, and that has been clear from your comments and your demeanour. It is a privilege for us to come here and to hear your views. I have to tell you that Senator Wiebe has been very instrumental in that. We attempted to come earlier; however, events prevented us. Senator Wiebe made sure we came this time. We still hope to get to Moose Jaw, by the way, which was on our earlier list.

Ma dernière intervention, et elle m'est dictée par les réflexions de mon bon ami, le sénateur ForreSTALL, vise le retrait de nos troupes de leurs engagements outre-mer. Je suis peut-être minoritaire, mais je ne suis pas favorable à cette idée. Je m'explique: il se peut que nos interventions outre-mer soient très limitées et très ciblées, mais il reste que le Canada s'enorgueillit d'une longue et distinguée tradition et qu'il joue un rôle dans des activités qui tombent généralement dans la catégorie des missions de maintien de la paix.

Par ailleurs, il faut également tenir compte du fait que cela contribuerait à rendre encore plus difficile la tâche qui consiste à susciter l'enthousiasme des jeunes gens, en particulier, et à les inciter à s'engager dans l'armée, que ce soit dans la force régulière ou dans la réserve. Tous les militaires à qui j'ai posé la question m'ont affirmé qu'ils n'étaient pas favorables au retrait de nos effectifs déployés outre-mer. Ces engagements sont des occasions de vivre intensément, et ils sont pleins d'allure et de séduction pour ceux et celles qui y participent.

Je comprends la logique voulant que l'on se retire pour refaire ses forces, et il se pourrait que ce soit un moyen d'obtenir davantage de ressources du gouvernement fédéral. Toutefois, je pense que sans la Bosnie et le mandat en Afghanistan, et les autres qui se présentent, il pourrait devenir plus difficile d'attirer les jeunes gens et de les inciter à s'engager.

Je pense que tous les autres membres du comité sont favorables au retrait des troupes, et je respecte leur opinion, mais je m'en dissocie.

Si vous voulez faire des commentaires sur mes réflexions, allez-y.

Maj Allan: Peut-être que cela vous intéressera d'apprendre que Rotation 18 en Bosnie, d'ici deux ou trois ans, sera entièrement formée d'une force de la réserve. Voilà, à mon avis, le rôle que doivent jouer les réserves. Lors de la Deuxième Guerre mondiale, ce n'était pas les forces permanentes qui remportaient les batailles, c'étaient les réservistes ou ceux qui venaient s'engager à cause de la guerre. Par ailleurs, cela contribuerait à alléger la tâche de la force régulière en ce qui a trait aux déploiements outre-mer.

Ce serait bien si l'on reconnaissait davantage le travail des réserves dans le cadre des affectations qu'elles ont outre-mer. En Bosnie, par exemple, en ce moment, une compagnie pour ainsi dire entière de carabiniers, du commandant jusqu'aux soldats, est formée de réservistes. Je ne pense pas que le grand public canadien soit au courant, et s'il l'était, cela contribuerait certainement à améliorer la perception du rôle des réservistes.

Le président: Mesdames et messieurs, je sais que je parle au nom de tous les membres du comité. Ce soir, vos commentaires et votre attitude étaient empreints de dévouement, de fierté et de disponibilité. Ce fut un rare privilège de venir vous entendre témoigner. Je dois mentionner que le sénateur Wiebe a joué un rôle important à cet égard. Nous avons essayé de venir plus tôt, mais des événements nous en ont empêchés. Mais le sénateur Wiebe s'est assuré que cette fois-ci nous ne manquerions pas à l'appel. Soit dit en passant, nous espérons toujours pouvoir nous rendre à Moose Jaw qui figurait sur notre liste au début.

I want you to know that the Senate of Canada thanks you and the people of Canada thank you. We take great pride in what you are doing. It makes a difference; it makes a better Canada. I ask that you convey our thanks and our good wishes to the men and women who serve with you.

The committee adjourned.

Je tiens à vous remercier au nom du Sénat canadien et de la population du Canada. Nous sommes très fiers de ce que vous faites. Vos actions sont très importantes; elles contribuent à faire du Canada un meilleur pays. Je vous demande de transmettre notre reconnaissance et nos meilleurs vœux à tous les hommes et toutes les femmes qui servent leur pays avec vous.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Regina, Monday, January 27, 2003 (3 p.m. session)

From the City of Regina:

Mr. Cal Johnston, Chief of Police;
Mr. Clive Weighill, Deputy Chief;
Mr. Jack Lichtenwald, Chief, Regina Fire Department;
Mr. Dave Quick, Coordinator, Emergency Planning;
Mr. Ken Luciak, Director, Emergency Medical Services.

Regina, Monday, January 27, 2003 (7 p.m. session)

As a panel:

Lieutenant-Colonel Colin King, Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina);
Deputy Commanding Officer, Major Murray Allan;
Lieutenant-Colonel Doug Penner, Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment (Saskatoon);
Major Bill Green, Commanding Officer, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw);
Lieutenant Commander Robert Chow, Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon);
Lieutenant Commander Linda Mushanski, Commanding Officer, HMCS *Queen* (Regina).

TÉMOINS

Regina, le lundi 27 janvier 2003 (séance de 3 heures)

De la Ville de Regina:

M. Cal Johnston, chef de police;
M. Clive Weighill, chef adjoint;
M. Jack Lichtenwald, chef du Service d'incendie de Regina;
M. Dave Quick, coordonnateur de la Planification d'urgence;
M. Ken Luciak, directeur des Services médicaux d'urgence.

Regina, le lundi 27 janvier 2003 (séance de 19 heures)

Participants:

Le lieutenant-colonel Colin King, commandant, Royal Regina Rifles (Regina);
Le major Murray Allan, commandant adjoint;
Le lieutenant-colonel Doug Penner, commandant, North Saskatchewan Regiment (Saskatoon);
Le major Bill Green, commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw);
Le capitaine de corvette Robert Chow, commandant, NCSM UNICORN (Saskatoon);
Le capitaine de corvette Linda Mushanski, commandant, NCSM QUEEN (Regina).

